

Geschichte der Schiffahrt

J. Friedrichson

Geschichte der Schiffahrt.

Bilder aus dem Seewesen

von

J. Friedrichson,
Schiffs-Kapitän.

Hamburg.
Verlagsanstalt und Druckerei Actien-Gesellschaft
(vormals J. F. Richter)
1890.

Geschichte

der

Schiffahrt.

Bilder aus dem Seewesen

von

J. Friedrichson,
Schiffs-Kapitän.

Hamburg.
Verlagsanstalt und Druckerei Actien-Gesellschaft
(vormals J. F. Richter)
1890.

Druck der Verlagsanstalt und Druckerei A.-G. (vormals J. F. Richter) in Hamburg.

Vorwort.

Das Andenken deiner Vorfahren sei deines Nachdenkens steter Gegenstand. Spähe dem Entstehen, den Ereignissen und den Thaten deines Volkes und deines Staates nach und beachte die in den Jahrbüchern desselben enthaltenen Denkmäler, denn Schande bringt's, im eigenen Vaterlande fremd zu sein.

(Cassiodorus.)

Die äußerst günstige Aufnahme meiner bisherigen schriftstellerischen Versuche[1] war die Veranlassung, den lang gehegten Wunsch zu verwirklichen, eine Sammlung von Bildern aus dem Seewesen zu bearbeiten und den Freunden des Seewesens eine „Geschichte der Schiffahrt" zur gütigen und nachsichtsvollen Beurtheilung zu überreichen.

Mit dem Wunsche, daß auch diese meine Arbeit vielen Beifall ernten möge, und gestützt auf das allgemeine Interesse, von welchem der Gegenstand, die „Geschichte der Schiffahrt, Bilder aus dem Seewesen", sein dürfte, sende ich dieses Werk zur glücklichen Fahrt zuversichtlich in die Weite, möge es mit vollem, frischen Winde seinen Kurs steuern und in viele Häfen einlaufen, in denen es eine willkommene und gute Aufnahme findet!

[1] „Die Schiffahrt, Taschenbuch für Seefahrer" (Hamburg 1868; 2 Aufl. 1869). — „Nautisch-terminologisches Wörterbuch" (Altona 1876). — „Schiffahrts-Lexikon" (Hamburg 1879; 2. Aufl. 1885).

Möchte dieses Werk recht viele Leser finden! — Hören wir doch gerne, wie es vormals gewesen, wie die uns umgebenden Verhältnisse, in denen wir uns mit unserm täglichen Treiben bewegen, im Laufe der Zeit sich weiter entwickelt und umgestaltet haben.

Sollten Diejenigen, welche das vorliegende Buch freundlichst in ihre Hände nehmen, auch diese meine Arbeit, in billiger Beurtheilung, freundlicher Anerkennung werth erachten, so würde ich mich für meine mühevolle Arbeit schon dadurch sehr belohnt fühlen.

Schließlich bleibt mir noch die angenehme Pflicht zu erfüllen übrig, allen Denen, die das Hervorgehen dieses Buches bereitwilligst zu begünstigen und gütigst zu unterstützen beliebten, hier noch meinen verbindlichsten Dank abzustatten.

Hamburg, im September 1889.

J. Friedrichsen.

Inhalt.

Einleitung.

Die Schiffahrtskunde, sowie die Erfindung derjenigen Gegenstände, deren der Seemann zu der Ausübung seines vielseitigen Berufs sich bedient, gehört zu denjenigen Wissenschaften, deren Ursprung sich in den entferntesten Tagen des Alterthums verliert, über welche die Zeit ihren undurchdringlichen Schleier verbreitet hat; alles Wissen über die Erfinder basirt auf mythischen Sagen: Einige wollen, daß ein Baumstamm, der schräge über einen Fluß getrieben und das jenseitige Ufer erreichte, die erste Veranlassung zur Schiffahrtskunde gewesen ist; nach Einigen soll das kleine Schalenthier Nautilus den Phöniziern die erste Veranlassung zur Schiffahrt gegeben haben.

Durch den Versuch, auf einzelnen Baumstämmen über Flüsse zu fahren, kam man auf die Herstellung der Fähren und Flösse. Aber nicht allein aus Baumstämmen, sondern auch aus Ruthen oder Reisern, durcheinandergeflochten und mit Thierhäuten überzogen, wurden Fähren hergestellt; auf einem solchen Fahrzeug flüchtete Dardanus nach Troja, als eine Ueberschwemmung ihn nöthigte, seinen bisherigen Aufenthalt Samothrace zu verlassen. Zusammengenähter Thierhäute, die mit Stroh ausgestopft waren, bediente sich auch Alexander d. G.,

um mit seinem Heere über den Indus zu gehen, ähnliche Fahrzeuge wurden später auf dem Tigris, von Mosul bis Bagdad, und auf dem Euphrat benutzt, welche man Kellegs oder Killacks nannte. Die Bewohner von Aegypten verfertigten irdene Fahrzeuge, um Waaren auf dem Nil fortzuschaffen; man setzte nämlich eine Menge irdener Gefäße zusammen, schnürte sie aneinander und umgab sie mit einem Rahmen von Ruthen oder Reisern, hierauf brachte man die ganze Vorrichtung auf das Wasser.

Herodot von Halikarnaß, der griechische Geschichtsschreiber (geb. 489 v. Chr.), erzählt von den ägyptischen Fahrzeugen: „Die Fahrzeuge, worauf sie frachtfahren, sind aus einem Dornbaum gemacht, dessen Harz Gummi ist. Aus diesem Dornbaum hauen sie die Balken von der Länge zweier Ellen, schichten sie dann wie Ziegel aneinander, und bauen das Schiff auf folgende Art. Um dichte und lange Pflöcke befestigen sie die zwei Ellen langen Balken, und haben sie auf diese Art das Schiff gebaut, so legen sie Querbalken darüber her. Dazu nehmen sie gar keine Rippen, stopfen aber inwendig die Fugen mit Byblos aus, machen dann ein Steuer, und das wird durch den Schiffsboden durchgetrieben; zum Mast aber nehmen sie einen Dornbaum und zu den Segeln Byblos. Diese Fahrzeuge können den Fluß hinauf nicht steuern, wenn nicht ein tüchtiger Wind geht; sondern werden vom Lande aus gezogen; aber den Strom hinunter fährt man so mit ihnen: da ist eine viereckige Platte (Brett) von Tamariskenstrauch gemacht, mit einer Horde von Rohr zusammengeflochten, und ein Stein mit einem Loch, ungefähr zwei Talente im Gewicht. Hievon läßt man nun die Platte, an ein Tau gebunden, vorne am Schiff hintreiben, den Stein an einem andern Tau hinten. So geht dann die Platte, indem die Strömung hineinfährt, geschwind vorwärts und zieht das Fahrzeug, „Baris“ genannt, nach, der Stein aber, der hinten

nach gezogen wird und auf dem Grund ist, erhält der Fahrt die Richtung. Und solche Fahrzeuge haben sie eine große Menge, worunter einige viele tausend Talente tragen."[1]

In Kanada, namentlich auf dem St. Lorenzstrom, haben die Eingeborenen Fahrzeuge (Kähne) aus der Rinde eines Baumes, aus Birkenrinde, verfertigt; dieselben sind vorne und hinten gleich spitz.

Die Fahrzeuge der Eskimos bestehen aus einem Rahmen von mäßig starken, mit Sehnen aneinander befestigten Fischbeinstäben, der mit zusammengenähten Seehundsfellen überzogen ist. Sie halten 4 bis 5 Meter in der Länge, aber selten über 1/2 Meter in der Breite; in der Mitte des Seehundsfellen-Verdecks des Fahrzeuges befindet sich eine runde Oeffnung, worin der Eskimo sitzt; er befestigt um den Rand der Oeffnung die Zipfel seines Oberkleides, so daß sogar bei stürmischem Wetter Wasser nicht eindringen kann.

Die Schiffahrt ist schon im frühesten Alterthum betrieben worden, denn was die Erzählung von der Arche Noah[2] anbetrifft, so sehen wir aus dem angegebenen Größenverhältniß: fünfzig Ellen Breite und dreißig Ellen Höhe bei einer Länge von 300 Ellen, daß dasselbe beinahe mit dem Größenverhältniß eines regelrechten Schiffes übereinstimmt.

Da nun schon Noah um 2300 Jahre vor Christi Geburt ein Schiff baute, welches so viele Kenntnisse der Schiffsbaukunst voraussetzt, und, nach der Weltgeschichte gerechnet, schon 1600 Jahre der Welt verflossen waren, als das Ereigniß der Sündfluth eintrat und damals schon Thubalkain[3] als ein Meister in allerlei Erz und Eisen genannt wird, so muß man an-

[1] Herodot II. 96.
[2] 1. Buch Mosis VI, 15.
[3] 1. Buch Mosis III, 23.

nehmen, daß schon lange vor dieser Zeit die Schiffahrt üblich gewesen ist.

Daß die Schiffahrt bereits im frühesten Alterthum betrieben worden ist, beweist uns auch die Stelle im 1. Buche Mosis, Kapitel 49, wo schon von der Anfahrt der Schiffe erwähnt wird: Hier ertheilte der auf dem Sterbebette liegende Jakob seinen Söhnen seinen Segen, der darin besteht, daß er jedem von ihnen ihr Schicksal vorhersagt. Wenn er zu seinem fünften Sohne, Sebulon, spricht, sagt er: „Sebulon wird an der Anfurt des Meeres wohnen, und an der Anfurt der Schiffe, und reichen an Sidon". Dies ist in der ganzen alten Geschichte die erste Stelle, wo von Schiffen geredet wird; also müssen schon im siebenten Jahrhundert nach der Sündfluth und ungefähr 2000 Jahre v. Chr. Geb. Seereisen vorgenommen sein, weil Jakob von Schiffen redet.

Die Schiffahrt war im ganzen Alterthum jedoch nur Küstenschiffahrt. Nur so lange sie die Küste nicht aus dem Gesichtskreis verloren, konnten sie bestimmen, wo sie sich befanden und wie sie ihre Fahrten weiter zu richten hätten. Die Schiffahrten waren deshalb sehr beschwerlich, gefährlich und langweilig. Die Geschichte von der Reise des Apostel Paulus[1] giebt uns einen Begriff, auf welche beschwerliche und langwierige Weise man selbst im Jahre 64 n. Chr. Geb. noch von Palästina nach Rom segelte, und doch muß dieses Schiff nicht so klein gewesen sein, denn es hatte eine Ladung Getreide und 276 Menschen an Bord.

Man wagte sich damals nicht aus dem Gesichtskreise der Küste, und eine Fahrt über die tiefe See, wobei man das Land, die Küste aus dem Gesichte verlor, war eine Fahrt auf gut Glück, ein wirkliches Wagestück, weil man eben ein Mittel nicht kannte, um die Richtung der Fahrt zu bestimmen, und

[1] Apostelgeschichte 27.

deshalb waren auch Nachtfahrten, wenn die Gestirne am Himmel nicht zu sehen waren, kaum möglich. Auch beschränkte sich die Schiffahrt der Alten größtentheils auf das mittelländische Meer, und über die Säulen des Herkules (Meerenge von Gibraltar) wagte sich Keiner so leicht hinaus, denn die Furcht der Seefahrer, über den Erdball hinabzugleiten und in die Abgründe des Ozeans zu gerathen, war eines der größten Hindernisse der Schiffahrt; man graueIte vor dem Meer der Finsterniß, man glaubte, daß das Ende der Welt hier sei.

„Weiter dringen nicht Weise und nicht
Thoren; noch tracht' ich dahin; ich wäre eitel.“

Aus diesem Zustande der Gebundenheit wurde die Schiffahrt durch die Erfindung der aus räthselhaftem Dunkel auftauchenden Anwendung der Magnetnadel zur See erst im dreizehnten Jahrhundert n. Chr. Geb. erlöst, denn nun erst waren die Schiffer vom Lande und der Küste unabhängig.

Die Magnetnadel, der Seekompaß, soll schon in den frühesten Zeiten den Chinesen nicht unbekannt gewesen sein, denn es wird gesagt, daß die Chinesen vor Christi Zeiten schon ihren Gesandten ein Instrument mitgaben, welches sowohl zu Wasser als zu Lande beständig die Richtung von Süden und Norden anzeigte, und es ist versucht worden, nachzuweisen, daß den Chinesen bereits im zweiten Jahrhundert v. Chr. Geb. die Richtkraft der Magnetnadel bekannt gewesen sei. Es wird hierbei auf das berühmte Wörterbuch „Schuewen“, welches im Jahre 121 v. Chr. Geb. beendigt wurde, Bezug genommen, worin die Art beschrieben, wie eine Nadel vermittelst eines Magnets die Eigenschaft erlangt, nach Süden zu weisen.

Doch die Alten, so gut sie auch den Magnet kannten, hatten doch die Polarität (das Hinrichten nach Nord und Süd) desselben, diese für die Schiffahrt so nutzbare Eigenschaft

nicht beachtet; sie schrieben nie davon, und diejenigen Schriften, die ganz eigentlich vom Sonderbaren des Magnets handeln, gedenken bloß seiner Anziehungskraft des Eisens und der Mittheilung seiner Kraft an dasselbe

Die Entdeckung der Richtung des Magnets, die Polarität der Magnetnadel, fällt ganz unstreitig in die dunkelste Periode des mittleren Zeitalters; eben dieser Dunkelheit wegen mangeln uns alle Nachrichten von der eigentlichen Zeit und dem Erfinder derselben,[1] dessen Nation und Name wohl aufbehalten zu werden verdient hätte, da diese Entdeckung durch die Beförderung der Seeschiffahrt so wichtige Einflüsse auf die Schicksale der Völker gehabt hat und für das gesamte Seewesen von unübersehbarem wohlthätigen Einfluß gewesen ist, denn mit Hülfe dieses mathematischen Instruments durfte man mit mehr Zuversicht als zuvor das tückische Gebiet des Ozeans durchsegeln; es ist der unentbehrliche Wegweiser des Seemannes, ohne dessen er sich nimmer hinauswagen könnte in die unendliche Weite des Ozeans. — Wie ruhig gleitet das Schiff über den Wasserspiegel; tausende Meilen vor ihm liegt das ferne Ziel seiner Reise; ringsum ist Wasser. Wo ist der Finger,

---

[1] Alexander von Humboldt sagt in seinem Kosmos: „So uralt auch bei den westlichen Völkern die Kenntniß der Ziehkraft natürlicher Eisenmagnete zu sein scheint, so war doch die Kenntniß der Richtkraft einer Magnetnadel, ihre Beziehung auf den Erdmagnetismus, nur dem äußersten Osten in Asien, den Chinesen, eigenthümlich. Tausend und mehr Jahre vor unserer Zeitrechnung, zu der dunkeln Epoche des Kodros und der Rückkehr der Herakliden nach dem Pelopones hatten die Chinesen schon magnetische Wagen, auf denen der bewegliche Arm einer Menschengestalt unausgesetzt nach Süden wies, um sicher den Landweg durch die unermeßlichen Grasebenen der Tartarei zu finden; ja im dritten Jahrhundert nach unserer Zeitrechnung, also wenigstens 700 Jahre vor der Einführung des Schiffskompasses in den europäischen Meeren, segelten schon chinesische Fahrzeuge in dem indischen Ozean nach magnetischer Südweisung.“

welcher das Ziel bezeichnet, nach dem er den Lauf des Schiffes zu wenden hat, um die unter der Oberfläche des Ozeans befindlichen verderbenbringenden Riffe und Untiefen zu umgehen? Es ist die Magnetnadel dort im Kompaßhäuschen; sie zeigt nach Norden oder Süden sicher die Fahrt.

Ohne Zweifel hat man zuerst die Magnetnadel auf Kork befestigt und auf dem Wasser schwimmen lassen, ehe man darauf kam, sie mittelst eines Dopps im Gleichgewicht auf eine Spitze zu setzen. Die wahrscheinliche Vermuthung über die Entdeckung der Eigenschaft der Magnetnadel ist, daß dieselbe schon frühe im Mittelalter, gewiß schon zu Ende des elften Jahrhunderts, bekannt war und während der Kreuzzüge (1096—1270) von den Arabern und vielleicht durch diese aus China nach Europa kam.

Man führt gewöhnlich als erste Erwähnung des Kompasses eine Stelle in einem altfranzösischen Gedicht[1] des Dichters Guyot von Provins, welcher sich im Jahre 1184 mit bei dem Hoflager Kaiser Friedrich I. zu Mainz befand, an, wo von einer Nadel geschrieben wird, die mit einem schwarzen Stein bestrichen und, auf Strohhalmen auf dem Wasser schwimmend, sich stets nach dem Polarstern drehe und dem Seefahrer den Weg zeige. Das Gedicht lautet in deutscher Uebersetzung:

Unsern heil'gen Vater, gern
Vergleich' ich ihn mit jenem Stern,
Der nie sich rührt. Genau betrachten
Die Schiffer ihn und scharf beachten
Sie selbigen auf jeder Fahrt,
Der leitend ihre Bahn bewahrt.
Polarstern so wird er genannt.
Der Stern hat seinen festen Stand.

[1] San Marte, Parcivalstudien I, 84; C. D. Hüllmann, Städtewesen des Mittelalters I. Th. S. 132.

Die andern alle wandeln fort
Und wechseln kreisend ihren Ort:
Der Stern doch bleibt auf seinem immer.
Nun übt man eine Kunst, die nimmer
Noch täuschte mit dem Kompaß. Wißt,
Ein Stein, schwarz, unansehnlich ist,
Der Eisen anzieht; dieser zeigt
Den richtigen Punkt an, wenn man streicht
Eine Nadel daran und diese legt
Auf einen Strohhalm, welchen trägt
Dann Wasser wieder. Und nun schau:
Der Nadel Spitze dreht genau
Alsbald sich hin nach jenem Stern.
Da bleibet jeder Zweifel fern.
Noch nie hat Täuschung sie gebracht.
Ruht auf dem Meere schwarze Nacht,
Sind Stern' und Mond dem Aug' verdeckt:
So ist als Leuchte aufgesteckt
Die Nadel, daß in keiner Weise
Das Schiff kann irren auf der Reise;
Hin nach dem Stern weist ihre Spitze,
Und sicher weiß auf seinem Sitze
Der Steu'rer richtigen Weg zu halten.
Bei dieser Kunst kann Trug nicht walten,
Den Kompaß nimmt er klug zur Hand,
Denn fest hält dieser Stern den Stand.
Wie diesen glänzend hellen Stern,
So säh' ich unsern Vater gern.

Dessenungeachtet nennen die meisten als den Erfinder des Kompasses erst den Flavio Gioja aus Amalfi im Neapolitanischen, der im Anfang des vierzehnten Jahrhunderts unserer Zeitrechnung lebte; jedenfalls soll er der Erste gewesen sein, der das wahre Mittel ausgefunden, die Eigenschaft der magnetischen Materie, die Polarität des Magnets, für die Vervollkommnung der Schiffahrt nutzbar zu machen. — Mag dem nun sein, wie ihm wolle, man kann mit aller Wahrscheinlichkeit annehmen, daß der Seekompaß schon einige Zeitlang

im Gebrauch gewesen ist, ehe man desselben in irgend einer Schrift gedacht hat.

Zu dem zuverlässigen Führer auf See, dem Kompasse, gesellten sich nun auch bald die Seekarten. Eine der ältesten Seekarten vom Jahre 1318 besitzt die k. k. Bibliothek zu Wien; eine andere noch erhaltene Seekarte ist die berühmte Weltkarte des Marino Sanudo vom Jahre 1321. — Die Seekarten sind bestimmt, dem Schiffer die mangelnden Lokalkenntnisse zu verschaffen. Die jetzt für den Seemann allgemein gebräuchlichen Karten sind die wachsenden, nach Mercators[1] System entworfenen Seekarten; dieselben weichen von der Konstruktion der Landkarten dadurch ab, daß die Meridiane, die parallel miteinander laufen, von den Breitenparallelen im rechten Winkel durchschnitten werden. Hierdurch bieten sie den Vortheil, daß die loxodromische Linie, d. h. die Linie des Schiffskurses, einen gleichen Winkel mit allen Meridianen bildet, die von ihm durchschnitten werden, was die Schiffsrechnung bedeutend vereinfacht. Um aber die stets gleiche Entfernung der Meridiane, die gegen die Pole eigentlich konvergiren sollten, auszugleichen, werden die Entfernungen der Breitenparallelen voneinander nach den Polen zu verhältnißmäßig vergrößert (wachsende Breiten), wodurch freilich die fern vom Aequator liegenden Länder scheinbar eine unrichtige Zeichnung erhalten. — Für die Entfernung ist die Meridian-Minute, als Seemeile, zur Längeneinheit gewählt; die Angabe des Maßstabes im Verhältnisse zur Natur bezieht sich in den Seekarten nur auf die Längen-Minuten. Es ist nämlich für die geringste auf der Seekarte vorkommende geographische Breite die Größe eines Grades der geographischen Länge berechnet, nach dem Verhältniß der Natur zur Karte verwandelt und als Grad auf die Karte aufgetragen. Auf der

[1] Gerhardt Kremer, geb. 1512, gest. 1594.

Seekarte werden die Meridian-Minuten gegen die Pole größer, es wächst also auch der Maßstab der Karte in dieser Richtung; damit man nun ihre Abstände durch eine Messung auf der Karte nicht größer erhält als in der Natur, so muß der Maßstab im richtigen Verhältniß vergrößert werden. Für jede geographische Breite giebt daher die zugehörige vergrößerte Meridian-Minute die Länge einer Seemeile an.

Die Maßeinheit, welcher sich die Seeleute aller Nationen bedienen, beruht auf der Annahme, daß die Erde als vollständige Kugel mit dem Radius = 6366,739 Meter angesehen werden kann. Die Minute eines größten Kreises dieser Kugel wird als Maßeinheit angenommen und Seemeile genannt. Ein geographischer Grad enthält somit 60 Seemeilen und der Meridian-Quadrant 90 × 60 = 5400 Seemeilen. Man erhält also die Größe der Seemeile, wenn man die Meridian-Quadranten berechnet und die erhaltene Zahl durch 5400 dividirt. Dem obigen Radius der Erdkugel entsprechend, ist die Länge eines Meridian-Quadranten = 10000,848 Meter und die Meridian-Minute oder Seemeile = 1852 Meter.

Erstes Kapitel.

Die alten Völker.

Die erste wirkliche Schiffahrtskunde ist wohl den Phöniziern zuzuschreiben; jedenfalls waren sie die Pfadfinder des Handels im Alterthum und die ersten geschichtlich bekannten Seefahrer, welche in der Kulturgeschichte einen hervorragenden Platz einnahmen und durch ihren Seehandel die beiden Städte Sidon und Tyrus zu den vorzüglichsten Seehandelsstädten erhoben.[1] Die geographische Lage Phöniziens, an der syrischen Küste, zwischen dem Libanon und dem mittelländischen Meere belegen, mußte den Phöniziern die Richtung nach dem Meere geben. Der Prophet Hesekiel sagt: „Die Aeltesten und Klugen von Gebal mußten deine Schiffe zimmern. Alle Schiffe im Meer und Schiffleute fand man bei dir."

Vor allem war das südliche Spanien, in der Bibel Tarsis (Tartessus) genannt, das Hauptziel der phönizischen Schiffahrt, und sie beschifften, wie Moses berichtet, schon zu Jakobs Zeiten (2000 v. Chr.) die Küste des syrischen Meeres; auch das rothe und das indische Meer befuhren die phönizischen Schiffe. So ließ z. B. der jüdische König Salomo das Gold, welches zum Tempelbau zu Jerusalem verwendet wurde, mit dem

---

[1] Hesekiel 27.

Beistand der phönizischen Seeleute, mit Hirams Knechten, aus Ophier holen.[1]

Später, als die Staaten Israel und Juda bereits in zwei Reiche getheilt waren, ließ Josaphat, König in Juda, auch Schiffe bauen, um damit wie König Salomo nach Ophier Seehandel zu treiben, allein sie waren nicht so glücklich wie die salomonischen Schiffe; denn da der König Josaphat sich fremder Seeleute nicht bedienen wollte, so hat es wohl unter den Juden an den nöthigen Seeleuten zur Schiffsbesatzung gefehlt und die Schiffe wurden zu Ezeon-Geber, einem Hafen am rothen Meere, zerbrochen.[2] Dies ist die letzte Schiffsflotte gewesen, die von den Juden ausgerüstet worden ist. Mit ihrer Vernichtung hörte auch zugleich der jüdische Seehandel auf, und die Juden haben denn auch überhaupt einen bedeutenden Einfluß auf das Schicksal und die Kulturentwickelung anderer Völker nicht weiter gehabt; ihre Geschichte blieb leer an großen, kühnen, allgemein interessirenden Thaten, auch hatten dieselben von jeher einen Widerwillen gegen das Meer;[3] sie besaßen einen vortrefflichen Hafen am Mittelländischen Meer, den Seehafen von Joppe, auch bemächtigte sich der König David in dem Kriege mit den Amalekitern und Edomitern noch einiger Häfen am rothen Meere, der Seehäfen Elath und Ezeon-Geber, die aber nur der phönizischen und karthagischen Schifffahrt zum Nutzen dienten. Diese vortrefflichen Seehäfen am rothen Meere gingen den Juden zur Zeit, als Ahas in Israel regierte,[4] an die Syrier verloren, und nach Jahrhunderten

---

[1] 1. Buch der Könige 9 und 2. Buch der Chronik 8.

[2] 1. Buch der Könige 22, V. 49.

[3] Sie befürchteten den Verlust des Himmels, wenn ihr Körper nach dem Tode, anstatt beerdigt und verwest, ins Meer geworfen, von den Fischen aufgefressen würde.

[4] 2. Buch der Könige 16, V. 6.

kamen diese Häfen unter den Ptolomäern an Aegypten und später unter türkische Oberhoheit.

Ferner erzählt uns der griechische Geschichtsschreiber Herodot, daß die Phönizier auf Veranlassung des ägyptischen Königs Neko es unternahmen, Libyens (Afrikas) Küsten zu umschiffen, wobei sie die Sonne zu Rechten, d. h. zu Norden bekamen, was Herodot nicht glaubhaft fand. Sie waren also im Hafen am rothen Meere eingeschifft und von dem damaligen Hafen Ezeon-Geber ab durch den Golf von Aden die östliche Küste von Afrika entlang nach der Westküste von Afrika gesegelt und hatten somit den Aequator passirt.

Dieser ägyptische König Neko (Pharao Nechao) war ein sehr unternehmender Fürst, er suchte Handel und Schiffahrt zu beleben, ließ Schiffe auf dem mittelländischen und rothen Meere bauen und begann die Grabung eines Kanals, um den Nil mit dem rothen Meere in Verbindung zu setzen. Diese Kanalverbindung schien für Neko ein Werk besonderer Aufmerksamkeit zu werden, auf welche er nicht geringe Kosten verwandte; doch den Kabalen der Gesellschaft der Priester schenkte er Gehör. Neko hörte mitten im Graben auf, da ihm eine Weissagung in den Weg trat, „daß er den Barbaren, d. h. allen, die nicht gleiche Sprache mit den Aegyptern hatten, vorarbeitete".[1] Erst dem Perserkönig Darius (522—486) gelang es, den Plan des Kanalbaues völlig auszuführen. — Der König Neko ging sogar mit dem Plane um, den arabischen Meerbusen mit dem mittelländischen Meere durch Kanalisirung in Verbindung zu bringen, ein Werk, welches man erst nach Ablauf von mehr als zwei Jahrtausenden in Angriff genommen und endlich 1869 zur Ausführung gebracht hat.[2]

---

[1] Herodot II, 158.

[2] Die Existenz des Suez-Kanals, d. h. eine Schifffahrtsstraße zwischen dem mittelländischen und dem rothen Meere ist 1869 eine

Die Schiffe, mit welchen die Phönizer anfänglich das Meer befuhren, waren sehr klein und hatten eine abgerundete Gestalt, ähnlich dem Mondviertel; sie wurden „Gauli“, und von den Lateinern „Liburnicae“ genannt und durch Ruder fortbewegt. Später mit der Zunahme des Seehandels und der weiteren Ausdehnung der Seereisen wurden lange galeerenartige Fahrzeuge erbaut, welche mit Masten, Segeln und Ruderbänken versehen waren, doch machte man in der Regel von den Segeln nur Gebrauch, wenn der Wind die Richtung von hinten hatte, außerdem mußte zu den Rudern gegriffen werden, daher hatte man auch diese Fahrzeuge mit mehreren übereinander angebrachten Ruderbänken versehen. Um die größeren von den kleineren Fahrzeugen zu unterscheiden, wurden dieselben nach der Anzahl ihrer Reihen Ruderbänke bezeichnet. — Im Hintertheil des Schiffes erhob sich der Sitz des Steuermannes, der mit zwei großen Schaufelrudern, je eins auf jeder Seite, das Schiff lenkte.

Die phönizischen Schiffer, welche aus dem arabischen Meerbusen nach Indien segelten, kehrten erst im dritten Jahre zurück, weil sie zweimal während der Reise auf dem Lande verweilten, um zu säen und zu ernten. „Wenn es nämlich Spätjahr wurde, hielten sie an und besäten das Land von Libyen, an welchem sie gerade auf ihrer Fahrt waren, und warteten die Ernte ab, worauf sie dann das Korn abmähten und weiter fuhren, so daß sie nach Verlauf von zwei Jahren an den Säulen des Herkules (Gibraltar) herum nach Aegypten kamen.“[1]

---

vollendete Thatsache geworden. Es war F. de Lesseps vorbehalten, aus der Sackgasse des mittelländischen Meeres durch die Durchstechung der Landenge von Port Said nach Suez einen Weg nach dem rothen Meere zu eröffnen, um dadurch der Schiffahrt einen neuen Weg nach dem indischen Ozean zu bahnen.

[1] Herodot IV, 42.

Eine Kette von Kolonien, die die Phönizier gegründet hatten, unter welchen Karthago die berühmteste wurde, sicherte ihnen auf ihren langwierigen Fahrten Ruhe- und Stapelplätze. Ungefähr 1280 Jahre vor Christi Geburt segelten die Phönizier schon durch die Säulen des Herkules (Meerenge von Gibraltar) und wagten sich in den Ozean der Atlantis hinaus. Von Spanien aus, wo sie wegen der überaus reichen Silbergruben außer Gades (Cadix) an 200 Ortschaften angelegt hatten, schifften sie bis zur Mündung des Gambiaflusses in Afrika und sollen sogar auf Madeira und den kanarischen Inseln Kolonien gehabt haben.

Die ergiebigen Bergwerke Spaniens (Tartessis) lieferten ihnen so viel Silber, daß es ihren Fahrzeugen oftmals hierfür an Raum mangelte. Der Prophet Jesaias sagt: „Wer sind jene, die daher fliegen wie eine Wolke, wie Tauben zu ihren Fenstern (Häusern)? — Die Schiffe Hispaniens sind es; sie bringen deine Kinder aus der Ferne, ihr Gold und ihr Silber mit ihnen.“ — Hier fanden sie, was sie durch Umtausch erst zu gewinnen suchten, unmittelbar: Gold und besonders Silber, in solchem Ueberflusse, daß Diejenigen, die zuerst hier landeten, nicht allein ihre Schiffe damit anfüllten, sondern auch alle ihre Geräthschaften, selbst die Anker, von Silber verfertigten.

Anfangs fanden sie das Silbererz zunächst unter der Erde, aber bald erschöpfte ihre Habsucht diese Quelle; sie mußten nun Bergwerke anlegen, zu deren Bearbeitung sie die Einwohner zwangen. Aber nicht bloß Gold und Silber, auch Zinn und Blei fand man; auch die eingemachten Südfrüchte waren ein berühmter spanischer Handelszweig.

Unter den auf Tartessis angelegten Kolonien war am berühmtesten Gadeir, Gades, jetzt Cadix: wie sie das Ziel der Fahrten im mittelländischen Meere war, so war sie wiederum der Anfangspunkt zu entfernteren Fahrten im atlan-

tischen Ozean. Sie schifften von dort nördlich nach den Zinninseln, „die dem Hiberner Volk zur Wohnung dienten", und in den nördlichen Ozean bis zur Mündung des Rhenus, „wo die in Pappeln verwandelten Heliaden den Bernstein schwitzen".

Die Schiffahrt verband schon sehr frühe die Länder und Völker! Und die verschiedenen Gattungen von Schiffen, die von Vielen auf so mannigfaltige Weise hervorgebracht wurden, veranlaßten zu allerhand Fabeln. Unstreitig haben schon die Assyrer, namentlich die Bewohner der Stadt Babel, im grauen Alterthum eine nicht geringe Schiffahrt und Seehandel mit allen morgenländischen Völkern unterhalten. Vier tausend Schiffe, aus Schilfrohr verfertigt und mit Thierhäuten überzogen, sollen die Babylonier mit Hülfe der phönizischen Seeleute gegen die Indier gebraucht haben, und wird diese Unternehmung der Gemahlin des Königs der Assyrer, Ninus, der berühmten „Semiramis" zugeschrieben.

Semiramis, des Ninus Weib,
An Geiste groß, doch klein an Leib,
Zog ihres Sohnes Hosen an,
Gab für ihn selbst sich aus, als Mann,
Und führte wie ein Feldherr Krieg,
Nimmt Länder weg, häuft Sieg auf Sieg,
Brennt Dörfer ab, baut Burgen auf,
Giebt Strömen einen andern Lauf,
Legt endlich in den Lüften gar
Sich Gärten an; — — — —

Eine für die Erdkunde merkwürdige Seeschiffahrts-Reise, die des Skylax im Orient, ist hier noch zu erwähnen, die mit Beihülfe der phönizischen Seeleute zu den Zeiten der Regierung Darius Hystaspes in Persien vom rothen Meere nach dem Indus unternommen wurde. Innerhalb dreißig Monate war dieser Theil der Südküste von Asien mit einer zahlreichen Flotte umschifft. Von Kaspatyros (das heutige

Kaschmir), wo die Flotte auslief, durchschiffte sie den arabischen Meerbusen und die Straße von Bab-el-Mandeb (Thor der Noth) und durchkreuzte während dieser Zeitfrist die indischen Gewässer. In dreißig Monaten kamen die Schiffe wieder nach Suez zurück. Der persische Fürst Darius gedachte durch diese Umschiffung seine Länder zu erweitern, und er hatte speziell Befehl gegeben, daß Skylax gerade an dem Orte wieder landen sollte, wo seine phönizischen Vorfahren ehedem unter Pharao Neko zu einer Entdeckungsreise um Afrika abgefahren waren.[1]

Die glücklichen Zeiten der Phönizier, da der Seehandel und die Schiffahrt der Städte Tyrus und Sidon in der höchsten Blüthe stand, hatten vielfach den Handelsneid und die Mißgunst der angrenzenden Völker erregt. Von den assyrischen Königen Salmanassar und Nebucad-Nezar, sowie von dem persischen König Cyrus hatten sie die schreckenvollsten Demüthigungen und Unterjochungen zu erdulden.

Doch die Assyrier und Perser sollten es nicht allein sein, die die Macht und den Reichthum von Tyrus und Sidon zerstörten. Dem mazedonischen Alexander[2] war dies vorbehalten!

Als Alexander im Jahre 333 v. Chr. Geb. nach der Schlacht gegen die Perser bei Issus nach Phönizien kam, unterwarf sich das schwächere Sidon sogleich, doch Tyrus wehrte ihm den Einzug. Alexander belagerte die Stadt und endlich nach sieben Monaten ward Tyrus von Alexander eingenommen; die Stadt wurde verbrannt und die Einwohner theils getödtet, theils als Sklaven verkauft.

---

[1] Herodot IV, 44; Fabricius, Biblioth. graeca (Hamburg 1718).

[2] 1. Buch der Maccabäer, Kap. 1.

Der Fall dieser beiden so berühmt gewesenen Seestädte Tyrus und Sidon hatte den Verlust der ganzen phönizischen Freiheit zum Gefolge. Von nun an kann dieses Land und seine alten Bewohner keine eigene Geschichte mehr aufweisen, da der Name Phönizien nach den Feldzügen des Alexander in den Geschichten aller Völker des Alterthums vom Erdboden vertilgt zu sein scheint. Die Phönizier hörten auf, ein eigenes Volk zu bilden und die schwachen Ueberreste derselben dienten nun bei allen seefahrenden Nationen als Steuerleute und Matrosen für Sold. — So ging die 250 Jahre vorher gemachte Weissagung des Propheten Hesekiel[1] bei diesen beiden Städten Tyrus und Sidon in Erfüllung.

Nach dem Fall von Tyrus und Sidon durch Alexander den Großen ging der Handel der Phönizier auf die Karthager über; den indischen Handel betrieben unter den Ptolomäern die Aegypter.

Obgleich Aegypten eine für die Schiffahrt günstige Lage hat, so scheinen die Aegypter doch die Schiffahrt vernachlässigt zu haben; sie hegten aus religiösem Vorurtheil einen Widerwillen gegen das Meer, auch fehlte es ihnen an dem nöthigen Holz zum Schiffbau, und erst gegen das 767. Jahr v. Chr. Geb. erhob Aegypten sich zur achten Seemacht.

Auch die Spartaner, dieses so einfach lebende altgriechische Volk der Lakedämonier mit ihrem Gesetzgeber Lykurgos, hatten im Alterthume gar keine Schiffe. In Sparta war Handel und Schiffahrt nach der Fremde streng verboten. Die Spartaner glaubten, je weniger der Staat Gesetze habe, desto glücklicher wäre er; und dieser Grundsatz vertrieb Schiffahrt und Handel, weil sie wähnten, daß Städte, die keinen Handel und Schiffahrt betrieben, mit der Hälfte der Gesetze sich be-

[1] Hesekiel 26–29.

gnügen könnten. Sie hielten die Schiffahrt sogar für eine Schande, weil eben ihre Gesetze es ihnen untersagten. In der ersten Zeit der Gesetzgebung durften sie weder Seeleute noch Schiffe halten, ja selbst noch zu den Zeiten des Königs Polydor (700 v. Chr. Geb.) haben dieselben ein öffentliches Gesetz gehabt, welches die Schiffahrt deshalb untersagte, damit der Einförmigkeit ihrer Lebensart und ihrer Sitten nicht geschadet würde.

Dieses Gesetz wurde jedoch eingeschränkt, und um das Gewerbe des Seeraubes auszuüben, hatten sie verschiedene Fahrzeuge, womit sie nicht allein dem Archipel und der Insel Kreta, sondern auch allen seehandelnden Völkern und ganz besonders der sidonischen Schiffahrt gefährlich wurden. Mit ihren kleinen Fahrzeugen blieben sie beständig in der Nähe des Ufers, um sich in den Buchten der Küste zu verbergen. Man versichert, daß keiner von den spartanischen Seefahrern vor dem trojanischen Kriege sich je aus dem Gesichtskreis der Küste gewagt habe. Nach Homer[1] stellte die Halbinsel Peloponnes 160 Schiffe, die unter Agamemnons Befehl die ruhmreiche Fahrt nach Troja anstellten; unter ihnen waren 60, die von Menelaus, König von Sparta, kommandirt wurden.

Die Spartaner wurden bald das mächtigste Volk in ganz Hellas und ihr kriegerischer Geist suchte bald Beschäftigung, um die Grenzen ihres Gebiets mehr zu erweitern und ihre Macht zu vergrößern; dieser kriegerische Geist sollte später für ganz Griechenland und namentlich für Athen so verderbenbringend werden.

Die Karthager, deren eigentlicher Ursprung phönizischer (punischer) Herkunft ist, ein Volk, das seine Seeschiffahrt den Sidoniern und Tyrern verdankt, müssen gewiß bei allen Liebhabern

[1] Homer, Iliade 2. Gesang.

der Geschichte der Schiffahrt die größte Ehrfurcht erwecken, wenn man bedenkt, was dieser phönizische Pflanzort in den größten Tagen seines Glückes einst war, und wie er so viele Jahrhunderte im Zustande seines Nichts bis auf unsere Tage vergraben gelegen.

Die Karthager waren würdige Nachkommen der Phönizier. Am Meerbusen von Tunis auf einer Insel belegen, hatte Karthago einen vortrefflichen Seehafen. — Sizilien und Süd-Italien war das nächste Ziel der karthagischen Schiffahrt; in Syrakus, sowie in anderen griechischen Städten Siziliens hatten karthagische Kaufleute sich niedergelassen und die dortigen Häfen lagen voll von ihren Schiffen. Und nach der Besitzergreifung von Spanien richteten die Karthager ihre Seeschifffahrten nach Norden und Süden hin und die karthagischen Pflanzstädte reichten bis an die Südgrenze des marokkanischen Gebiets.

Doch der dritte punische Krieg (149—146), welchen die Römer gegen den mächtigen Handelsstaat Karthago führten, endete mit dem Untergange dieses vormals so blühenden Handelsstaates, dessen Flotten einst die Meere beherrschten.

Der für Karthago so verhängnißvolle Krieg hatte seine Ursache in der gegenseitigen Eifersucht der Völker und in der Eroberungssucht der Römer. Karthago, welches gleichsam die Herrschaft des mittelländischen Meeres erworben und welches die furchtbare Seemacht von 2000 Kriegs- und 3000 Lastschiffen aufstellen konnte, wurde 37 Jahre nach dem Tode ihres größten Feldherrn, Hannibal, und 146 Jahre vor Christi Geburt durch den römischen Konsul Cornelius Scipio Africanus zerstört.[1]

---

[1] Karthago wurde erst unter Kaiser Augustus († 14 n. Chr. Geb.) als römische Stadt wieder aufgebaut, später im Jahre 429 von dem Vandalenkönig Geiserich in Besitz genommen, doch um 534 von den

Von den Seereisen der Karthager wissen wir wenig, die einzigen Unternehmungen dieser Art, deren Kenntniß bis auf uns gekommen ist, sind die Seereisen des Himilko und die von Hanno.[1] Himilko wurde von seiner Regierung beauftragt, die westlichen Küsten von Europa zu erforschen, er steuerte vier Monate lang gegen Norden, wo er endlich Albions (Englands) Küste erreichte. Hanno erhielt den Befehl, die Westküste von Afrika zu untersuchen, um libysch-phönizische Kolonien zu gründen. Er ging mit 60 Schiffen, jedes von 50 Rudern, die eine Anzahl von 30000 Menschen beiderlei Geschlechts an Bord hatten, unter Segel und gelangte bis zur Küste von Guinea.

Zu den ältesten Denkmälern der historischen Seeschiffahrtskunde kann man mit vollem Rechte die Unternehmungen und Seereisen des Himilko und die des Hanno zählen, die sie in jener Zeit (360 v. Chr. Geb.) unternahmen, da Karthago noch in einem blühenden Zustande war. Dieses äußerst schätzbare Ueberbleibsel von einem Seereisetagebuch, welches uns unter dem Namen des Hannoschen Periplus (Umschiffung) bekannt und welches der damaligen Sitte gemäß in dem Tempel des Kronos auf eine Tafel geschrieben, von dem eine griechische Uebersetzung auf uns gekommen und uns erhalten worden, hat dem vernichtenden Streben der Zeit so vieler Jahrhunderte widerstanden, indem es durch die Sorgfalt der Gelehrten, denen es um den Zustand der alten Erdkunde zu thun war, bis auf die gegenwärtige Zeit erhalten wurde.

Auch Himilko schrieb eine ähnliche Urkunde (Periplus) wie Hanno, die aber wohl mehr als Schreckmittel über den Ozean berichtet worden, um andere Völker von den Seefahrten

---

Römern zurückerobert und endlich gegen Ende des siebenten Jahrhunderts von den Türken gänzlich zerstört.

[1] Plinius, Hist. naturalis I. Cap. 2.

außerhalb der Säulen des Herkules (Meerenge von Gibraltar) abzuhalten. Diese Urkunde ist verloren gegangen, jedoch von Festus Avienus[1] in seiner Beschreibung „Oris maritimis" benutzt worden. Wir lassen die betreffenden Stellen hier in deutscher Uebersetzung folgen:

Wo sich vom Ozean die Fluth hereindrängt,
Daß sich des Mittelmeers Gewässer
Verbreitet weit, ist der atlantische Busen.
Hier liegt die Stadt Gadeir, Tartessus einst[2]
Genannt; hier sind Herakles Säulen;
Abyla (links von Libyen) und Kalpe.[3]
Und hier hebt sich das Haupt des Vorgebirges,
Oestrymnon nannt' es einst die alte Zeit.[4]
Und unter ihm der Busen gleich benannt,
Und in ihm auch die Inseln gleich benannt.
Weit liegen sie, reich sind sie an Metallen
Von Zinn und Blei. Ein zahlreich Volk ist dort
Mit stolzem Sinn und nicht geringem Fleiß.
Des Handels Sorge nur beschäftigt Alle.
Auf ihren Kähnen geh'n sie über's Meer:
Aus Fichten- oder Tannenholze baut
Man sie bei ihnen nicht; gar wunderbar
Fügt man aus Fellen und aus Leder sie.
Zwei Tage währt im Schiff von dort die Fahrt
Bis zu dem heil'gen Eiland, wie's einst hieß,
Das ausgebreitet in dem Meere liegt,
Und dem Hiberner Volk zur Wohnung dient.[5]
Der Albionen Insel liegt dabei.[6]

---

[1] Rufus Festus Avienus, römischer Dichter, lebte Ende des vierten Jahrhunderts n. Chr. Geb.

[2] Gadeir, Gades, jetzt Cadix. Tartessus, das südliche Spanien, auch Tarschisch genannt.

[3] Kalpe wurde von den Arabern nach ihrem Feldherrn Tarek: „Gebel al Tarek" benannt, woraus später der Name Gibraltar entstand.

[4] Jetzt: Kap Finisterro.

[5] Die Bewohner von Irland.

[6] England.

Bis zu den Oestrymniden gingen einst
Die Handelsfahrten der Tartessier; doch auch
Karthagos Volk und seiner Kolonien
Um Herkules Säulen fuhr auf diesem Meer;
Das einst Himilko in vier Monaten,
Wie er aus eig'ner Kunde es erzählt,
Beschiffte; denn kein Wind trieb hier das Schiff,
So starr steht dort die träge Meeresfluth —
Auch findet auf dem Meere, wie er sagt,
Das Seegras sich in Meng' und hält das Schiff
Im Lauf zurück, indem die Ungeheuer
Des Meeres es umschwimmen.

Jenseit der Säulen, an Europas Küste,
Besaßen einst Karthagos Bürger viele
Der Städt' und Flecken. Ihre Sitte war,
Mit flachem Boden Schiffe sich zu bau'n,
Damit auch über Untiefen der Kahn
Leicht gleiten möchte; doch nach Westen hin,
Wie uns Himilkon sagt, ist off'nes Meer,
Kein Schiff hat sich in dieses noch gewagt,
Wo nicht der Winde Hauch es weiter trägt,
Und dichter Nebel auf dem Wasser ruht.
Es ist der Ozean, der weit das Land
Umbrüllt; das ungemess'ne Meer; — dies hat
Der Punier Himilko selbst geseh'n;
Und aus der Punier Annalen alter Zeit
Erzähl' ich dir.

Man kann mit großer Wahrscheinlichkeit annehmen, daß die Karthager ihre Schiffahrten und ihren Handel sehr weit ausgedehnt haben; um aber andere Völker von jenen für den Handel ergiebigen Ländern abzuschneiden, erfanden und erzählten sie allerlei Fabeln von den Schrecken jener Gegenden und suchten ihre eigenen Fahrten geheim zu halten.

Herodot aber, der sich von so vielem Wissenschaft zu erwerben wußte, erzählt uns: Die Karthager haben mir erzählt, „daß sie außerhalb der Säulen des Herkules nach einem

Volke an der libyschen Küste zu schiffen pflegten. Wenn sie dorten angelangt wären, brächten sie ihre Waren ans Ufer, legten sie hin und gingen wiederum zu Schiff, nachdem sie einen Rauch hätten aufsteigen lassen. Auf dieses Zeichen kämen die Einwohner ans Meer, legten neben den Waren Gold hin und entfernten sich wieder. Die Karthager stiegen dann wieder ans Land und sähen zu, ob es genug sei. In diesem Falle nähmen sie es und gingen davon. Wäre es aber nicht genug für die Waren, so stiegen sie wiederum in die Schiffe und warteten. Jene aber kämen wieder herbei und legten noch mehr Gold hinzu, bis sie die Andern befriedigten. Keiner aber thäte dem Andern Unrecht; denn die Einen berührten weder das Gold, bis es dem Werth der Waren gleichkäme, noch die Andern die Waren, bis jene das Gold genommen hätten."

Zweites Kapitel.

Die alten Griechen.

Von den Phöniziern lernten auch die Griechen die Schiffahrtskunde. Danaus kam 1475 v. Chr. Geb. auf einem phönizischen Schiff von Aegypten nach Argos; das war das erste wirkliche Schiff, welches in Griechenland gesehen wurde. Doch erst anderthalbhundert Jahre später wurde von Jason, um das goldene Vließ von Kolchis (jetzt Mingrelien) zu holen, das berühmte Schiff „Argo" gebaut.

Die Geschichte dieses so berühmt gewordenen Schiffes ist von den Alten vielfach besungen und mit vielen Fabeln ausgeschmückt worden.

> Argo war der Name des Schiffs, weil edle Argiver,
> Von demselben geführt, ein goldenes Widderfell suchten.[1]

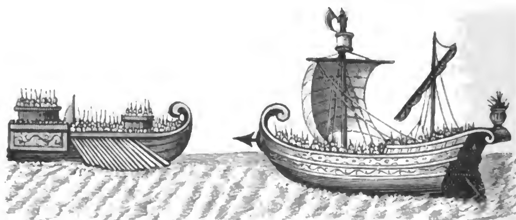
Dieser Argonautenzug war die erste Seeunternehmung der Griechen, von der eine Nachricht bis auf uns gekommen, und welche zugleich eine der berühmtesten des Alterthums ist.

Die Argonauten waren eine Gesellschaft von Griechen, die auf Abenteuer ausgingen, und die, als sie von den Goldgruben in Kolchis und den Reichthümern des kolchischen Königs Acetes hörten, sich dahin zu segeln entschlossen, um

---

[1] Cicero, I. Cap. 20.

die Schätze des Königs zu rauben, welches sie auch mit Hülfe der Königs-Tochter Medea, die sich in Jason verliebte, ausführten.[1] Dieser Argonautenzug, welchen die Dichter mit unzähligen Erdichtungen, jedoch in Ansehung des goldenen Vließes nicht ganz ohne Grund, ausgeschmückt haben, weil die aus dem Gebirge von Kolchis hervorquellenden Ströme eine Menge Goldsand mit sich führten und unter den Einwohnern der Gebrauch gewesen, Felle oder Vließe ins Wasser zu legen, und auf diese Weise den Goldsand aufzufangen.[2]



Nach und nach verwandten die Griechen auf Schiffahrt und Schiffbau eine immer größere Sorgfalt; man will sogar behaupten, daß die Griechen zur Verbesserung der nautischen Wissenschaften eine Schule für Seeleute auf Samothracien angelegt hätten.

Die ungeheure Flotte, die in dem trojanischen Kriege vor Troja erschien, beweist uns, daß die Griechen sehr große Fortschritte im Schiffbau und in der Schiffahrt gemacht haben. Homer[3] giebt die Zahl der Schiffe, die mit 50 bis 150 Mann

[1] Comitis, Natalis mytholog. VI. 7. (Hannov. 1619.)
[2] Strabo II.
[3] Homer, Iliade 2. Gesang.

bemannt waren, zu 1180 an; sie wurden durch Segel und Ruder in Bewegung gesetzt, doch waren diese Schiffe nur klein und leicht gebaut, was der Umstand beweist, daß sie während der Belagerung von Troja in dem durch eine Wagenburg befestigten Lager aufbewahrt wurden; auch wurden bisweilen ihre Schiffe, um einen Weg abzukürzen, durch Anwendung von Walzen über Land transportirt.

Die Veranlassung zu diesem Kampfe gegen Troja gab der Raub der schönen Helena, der Gemahlin des spartanischen Königs Menelaus durch Paris, den Sohn des Königs Priamus von Troja.

Paris, ein Sohn des Priamus, kommt nach Micenä und raubt die schöne Helena, die Tochter des mächtigen Tyndareus von Sparta und die Gemahlin des spartanischen Königs Menelaus, Bruder des Agamemnon, König von Argos. Es werden Gesandte nach Ilion (Troja) geschickt, sie zurückzuforderu, aber vergeblich. Da bietet Agamemnon ganz Griechenland auf, um sich und seine Vorfahren zu rächen. Bisher hatten sich zu den größeren Begebenheiten nur immer einzelne Stämme der Griechen verbunden, jetzt aber folgte ein Krieg, zu dem ganz Griechenland als ein Staat sich verband,[1] und es kam eine Flotte von 1200 Schiffen zusammen, auf denen an 100 000 Menschen waren, die sich zu diesem Zuge gegen Troja vereinigten.

Von Aulis in Böotien fuhren sie ab und erkämpften glücklich die Landung, aber der Mangel an Lebensmitteln

[1] Griechenland bestand aus vielen kleinen Republiken, nur zwei Anstalten waren getroffen, die alles, was Hellenen hieß, wieder mit einander vereinigten: das „Amphiktyonen-Gericht“ und die „Olympischen Spiele“. Jene Verbindung bildeten die Generalstaaten von Griechenland und durch die olympischen Spiele war es möglich, daß alle die kleinen zerstückelten Staaten Griechenlands in edem fünften Jahre sich als Freunde versammelten.

drückte sie bald. Da fingen sie an, theils in Kleinasien, theils auf der gegenüber liegenden Halbinsel, zu säen und zu ernten. — Mehrere Jahre stritten die Trojaner und die verbündeten Griechen mit abwechselndem Glück, bis endlich im zehnten Jahre der Belagerung es den Griechen gelang, Troja zu erobern. Die Griechen verwüsteten Stadt und Umgegend, raubten Güter und Menschen und kehrten dann wieder nach Griechenland zurück. — Die Eroberung von Troja geschah im 1184. Jahre v. Chr. Geb.

Dieser trojanische Krieg, der mit dem Untergange Trojas endete, dieser Seezug der verbündeten griechischen Fürsten nach Troja, der in der Geschichte mit so vielen Verschönerungen vielfach ausgeschmückt worden ist und der einen zehnjährigen Kampf erforderte, war auch für die griechische Flotte nicht ohne Verlust. Bei ihrem triumphirenden Rückzuge nach Griechenland strandeten an der euböischen (jetzt Evvia) Küste über 200 von ihren Schiffen, wobei viele tausend Menschen ihr Grab in den Fluthen fanden;[1] viele von ihren Schiffen irrten schwankend und leck auf der stürmenden See umher, denn an der Küste von Euböa wehte ein Orkan, und wie Berge wälzten sich die Meereswogen einher; viele Schiffe waren geborsten, viele wurden von den Wogen verschlungen. Zugleich ergoß sich das Meer vor Troja über seine Gestade und zerstörte alle Bollwerke und Mauern, welche die Griechen bei ihren Schiffen und vor der belagerten Stadt Troja aufgeführt hatten. Und so war bald von der ungeheuren Unternehmung nichts mehr übrig, als der Schutthaufen Trojas und einige Schiffe voll zurückkehrender Helden und gefangener Trojanerinnen, die, vom Sturme da und dorthin zerstreut, mit Mühe und nach langen und mannigfaltigen Drangsalen die Küsten Griechenlands erreichten, wo nur weniger Sieger

[1] Plinius IV. Cap. 12; Strabo VIII. 368.

ungetrübte Glückseligkeit wartete, denn Wehmuth trübte ihre Siegesfreuden, wenn sie an die zahlreichen gefallenen Freunde dachten, die der zehnjährige Kampf um Troja gekostet hatte.

In der zweiten Hälfte des fünften Jahrhunderts vor Christi hatte schon Athen, die Hauptstadt des altgriechischen Staates „Attika", das eigentliche „Hellas" des Alterthums, angefangen, sich auf Schiffahrt und Seehandel zu legen, in der sie große Fortschritte entwickelte, so daß Athen nicht allein unter den andern griechischen Städten, sondern unter allen schiffahrttreibenden den ersten Rang einnahm. — Auf Veranlassung ihres Feldherrn Themistokles wurden die Einkünfte aus den Silbergruben des Berges Laurion zur Vermehrung der Flotte verwendet; dieser Feldherr wurde der Begründer der Seemacht Athens, denn als das ungeheure Kriegsheer der Perser heranzog und das delphische Orakel den Athenern verkündet hatte, daß Athen nur durch hölzerne Mauern gerettet werden könne, erklärte Themistokles, daß unter den hölzernen Mauern die Flotte zu verstehen sei, und bewog die Athener, dieselbe ansehnlich zu vermehren.

In der denkwürdigen Seeschlacht der vereinigten Seemacht der Griechen gegen die Perser bei Salamis (480 v. Chr.), zu welcher auch die athenische Flotte stieß, besiegte ihr Feldherr Themistokles den Perserkönig Xerxes und setzte den asiatischen Horden Schranken, da dieselben die beginnende Kulturentwickelung durch Barbarei zu ersticken und den ganzen Welttheil zu überfluthen drohten.

Die Perser waren für immerwährend Feinde der Griechen. Der Perserkönig Darius, der in der Schlacht bei Marathon von dem athenischen Feldherrn Miltiades besiegt wurde, gedachte Rache an den Griechen zu nehmen, wurde aber durch eine Empörung der Aegypter an der Ausführung gehindert. Er starb 485 v. Chr., und sein Sohn Xerxes setzte die Rüstungen zum Kriege gegen die Griechen fort. Er

sammelte ein gewaltiges Kriegsheer, man sagt $2^1/_2$ Millionen, und eine gleichfalls starke Flotte. — Der griechische Dichter Aeschylus (geb. 525 v. Chr.) sagt:

> Doch Xerxes führte (wie ich sicher weiß) in See
> Ein volles Tausend, wunderschnell im Flug jedoch
> Zweihundertsieben. Dieses war der Zahlbestand.

Im Frühjahr 480 v. Chr. ging er nach Europa über, das Landheer auf einer Brücke über den Hellespont (Dardanellenstraße), die Flotte aber durch einen Kanal (Rinngraben), den er mit vieler Mühe, hinter dem Vorgebirge Athos hinwegführend, erst graben ließ. — In ganz Griechenland verbreitete sich nun allgemeiner Schrecken; sie schifften Weiber, Kinder und Greise nach der Insel Salamis; alle Waffenfähige gingen in Schiffe und gründeten alle Hoffnung auf eine Seeschlacht.

Während nun inzwischen die Landarmee der Perser raubte, plünderte und alles zerstörte, griff der atheniſche Feldherr Themistokles mit der übrigen griechischen Flotte die Perserflotte an und gewann einen vollständigen Sieg über die Perser, der ganz Griechenland rettete und Athen zum größten Ansehen vor allen griechischen Staaten erhob. An eben demselben glorreichen Tage wurde an dem Vorgebirge Mykale in Jonien der aus der Schlacht bei Salamis gerettete Rest der Perserflotte, der ans Land gezogen und durch eine feste Verschanzung geschützt worden war, nach einem blutigen Sieg der Griechen erobert und verbrannt, die Mannschaft größtentheils getödtet und eine ungeheure Beute von Gold und Silber von den Griechen erobert.

Um nun Athen für die Zukunft gegen feindliche Ueberfälle zu schützen, bewirkte Themistokles die Befestigung der Stadt; auch wurde auf seinen Antrieb, anstatt der bisherigen nicht geräumigen Häfen, der dreifache Hafen Piräus angelegt und durch hohe Mauern befestigt.

Die athenische Flotte herrschte nach und nach auf allen benachbarten Gewässern. Doch mit Unwillen sah Sparta den Wachsthum Athens und auch die übrigen athenischen Bundesgenossen waren unzufrieden, da sie Schiffe und Mannschaften zu den persischen Kriegen geliefert, aber keinen Antheil von der Beute erhalten hatten. Da nun auf Veranlassung des athenischen Feldherrn Cimon, Sohn des Miltiades, beschlossen wurde, daß künftig die Bundesgenossen bloß Gelder zu den Kriegen beisteuern sollten, verloren dieselben dadurch ihre eigene Seemacht und wurden nach und nach Unterthanen der Athener. Diese Unterwürfigkeit konnte ihnen indessen nicht lange angenehm sein und die Spartaner, eifersüchtig auf die Größe von Athen, nährten diese Uneinigkeiten; auch in den übrigen griechischen Staaten herrschte keine Ruhe, bis schließlich, die meisten griechischen Staaten mit den Spartanern gegen Athen verbündet, jener verderbliche peloponnesische Krieg ausbrach, der Griechenland 27 Jahre lang (431—404) verwüstete und Athen von der Höhe herabstürzte und seine Seemacht zerstörte; 170 Schiffe der Athener wurden an einem Tage von den Spartanern genommen, und am 16. Mai 404 hielten die Spartaner ihren Einzug in die eroberte Stadt; die Festungswerke wurden niedergerissen, Athen seiner Selbständigkeit beraubt und unter das Joch der Spartaner gebeugt, welche in Athen eine Regierung von 30 Tyrannen einsetzten und daselbst eine Schreckensherrschaft gründeten.

Schließlich mit dem Jahre 146 v. Chr. ging endlich die selbständige politische Bedeutung der griechischen Nation für eine lange Reihe von Jahrhunderten zu Ende und mit dem Anfall des pergamenischen Staates an das römische Reich im Jahre 129 v. Chr. kamen auch die hellenischen Städte auf dem Westrande von Kleinasien unter römische Hoheit.

Die im Jahre 1834 zu Piräus, Hafenstadt von Athen, ausgegrabenen Steinplatten, deren Inschriften Professor

Boeckh[1] als die Rechnungsablegungen der Arsenalbeamten vom Jahre 340 v. Chr. entziffert hat, liefert uns ein Bild von der großartigen Thätigkeit, welche die alten Griechen, namentlich die Athener, in dem Schiffbau und in der Schiffahrtskunde entwickelt haben. Die aufgefundenen Inschriften der Rechnungsablegungen der Arsenalbeamten bilden vollständige Verzeichnisse von Schiffen und Schiffsinventarien; hier sehen wir Flotte und Arsenal der alten Athener gleichsam vor unsern Augen sich ausbreiten.

Ein wahres Meisterstück der griechischen Schiffsbaukunst ist uns in der Beschreibung eines Schiffes erhalten, welches Hiro II., König von Syrakus, unter Leitung des Mathematikers Archimedes erbauen ließ. Das Schiff, welches ungefähr 300 Jahre v. Chr. Geb. erbaut wurde, hatte drei Masten mit Raaen, 100 Mannschaften und ca. 4200 Tons Größengehalt und der Schiffsboden war mit Blei beschlagen. Das ganze Schiff war das Bild einer wohlbefestigten Stadt, die langsam auf dem Meere dahin schwamm, aber wegen seiner übermäßigen Größe weder in den Hafen von Syrakus noch in einen andern sizilianischen Hafen gebracht werden konnte. Dieses Schiff übersandte der König Hiro mit einer reichen Ladung, bestehend aus 60000 Scheffeln Getreide, 10000 irdenen Krügen mit gesalzenen Fischen und 20000 Centnern Fleisch, an den König Ptolomäus Philadelphus von Aegypten und von da an erhielt das Schiff, welches vorher „Syrakusus“ geheißen, den Namen „Alexandria“.[2]

Ferner ließ der ägyptische König Ptolomäus IV. ein Schiff von ungeheurer Größe bauen, das größte, dessen die ältere Geschichte gedenkt. Die Länge desselben betrug 280 Cubitos

---

[1] A. Boeckh, Urkunden über das Seewesen des attischen Staates (Berlin 1840).

[2] Athenäus, Deipnosoph. V. Cap. 9 etc.

(495½ Fuß rheinländisch) und die Breite 38 Cubitos (67¼ Fuß rheinl.).

Ein nicht minder berühmtes in Aegypten erbautes Schiff, genannt „Thalamegus" war das der ägyptischen Regentin Kleopatra, welches alles, was man bisher gesehen, an Pracht übertraf. Es war mit Goldblech belegt, hatte purpurne mit Gold und Silber gestickte Segel und in dem Schiffe befanden sich Blumengärten und Springbrunnen. Auf dem Verdeck des Schiffes war ein Zelt von Goldstoff aufgeschlagen, unter welchem Kleopatra, als Venus gekleidet, ruhte. An ihrer Seite spielten Kinder beiderlei Geschlechts die Rollen der Grazien. Auf das Zelt hatte man kostbare Gefäße gestellt, worin wohlriechendes Räucherwerk angezündet wurde, wovon sich der Geruch bis zu den beiderseitigen Ufern des Flusses Cydnus verbreitete. Auf diesem Prunkschiff fuhr die von Julius Cäsar so sehr bevorzugt gewordene Regentin Kleopatra, Ptolomäus XII. Auletes Tochter, 41 Jahre v. Chr. nach Tarsus in Cilicien, um von ihrem Betragen, wegen der in der Schlacht bei Philippi den feindlichen Parteien Brutus und Cassius geleisteten Unterstützungen, vor den versammelten Ständen der römischen Republik Auskunft zu geben.

Der Hang dieser Regentin zu verschwenderischer Pracht, mit der sie eine vollkommene Schönheit verband, muß unermeßlich gewesen sein. Mit ihr fuhr der prächtige Aufzug, wie man ihn nie zuvor, weder in Griechenland noch anderswo, je gesehen hatte, um damit alle ihre Künste aufzubieten, den römischen Triumvir Marcus Antonius durch ihre Reize zu fesseln. Antonius ließ durch ihre Reize sich fesseln, und Kleopatra begleitete ihn fast überall und erhielt immer Theile des eroberten Landes. Doch bald zerfiel auch der römische Mitregent Cajus Octavius mit Antonius, und in der Seeschlacht am 2. September 31 v. Chr. bei Actium (Azio) an der Westküste Griechenlands wurde der Krieg gegen Antonius

und Kleopatra entschieden. An der Mündung des ambracischen Meerbusens waren in Form eines Halbkreises dichtgedrängt die Schiffe des Antonius aufgestellt; ihnen gegenüber stand auf offener See die Flotte des Octavius; von beiden Ufern des Meerbusens sahen die Landheere der verhängnißvollen Seeschlacht mit gespannter Erwartung zu. Lange blieb der Kampf ohne Entscheidung, bis es endlich dem ausgezeichneten Seehelden Agrippa gelang, die feindliche Schlachtlinie zu durchbrechen.

Plötzlich fuhr Kleopatra, welche mit ihren 60 Schiffen hinter der Linie ihre Stellung genommen hatte, mit vollen Segeln mitten durch die Kämpfenden auf die offene See, wo sie ihre Flucht mit größter Eile fortsetzte, und Antonius, der ihr Schiff an dem Purpursegel erkannte, folgte ihr unverzüglich nach. Seine Flotte setzte gleichwohl den Kampf fort; allein endlich wurden die Schiffe, welche der Zerstörung entgangen waren, genöthigt, sich dem Sieger zu ergeben und nur wenigen gelang es, zu entkommen. Von Alexandrien aus unterhandelte nun Antonius mit dem Sieger Octavius, allein seine Geliebte Kleopatra wurde an ihm, um die Gunst des Siegers zu erbuhlen, zur Verrätherin und bewog seine Truppen, zum Octavius überzugehen, und Kleopatra bot nochmals alle ihre Künste auf, auch den Cajus Octavius, den Sieger von Actium, durch ihre Reize zu fesseln. Da dieses ihr aber nicht glückte, so weihte sie sich selbst dem Tode[1] und entzog sich so der Schande, von ihrem Ueberwinder Octavius im Triumphzuge zu Rom mit aufgeführt zu werden. — Ihr Tod war das Ende der ptolomäischen Herrschaft, die nach dem Tode Alexander des Großen (323 v. Chr.) den ägyptischen Thron bald 300 Jahre besessen hatte. Aegypten wurde nun eine römische Provinz; das römische Reich wurde in eine Mon-

[1] Sueton, Jul. Caesar I. Cap. 52; Strabo XVII, pg. 795.

archie umgewandelt und Octavians Alleinherrschaft als römischer Imperator Augustus war entschieden. So nahm Aegyptens Herrschaft, die es an die zweitausend Jahre behauptet hatte, ein Ende!

Auch ist noch die Erbauung des ersten Leuchtthurms zu erwähnen, den Ptolomäus I. von Aegypten auf der Insel Pharus bei Alexandrien 290 Jahre v. Chr. erbauen ließ und dessen Existenz und Einrichtung historisch begründet ist. Das ganze Gebäude soll aus weißem Marmor verfertigt und 300 ägyptische Cubitos (531 rheinl. Fuß) hoch gewesen sein. Nach der Angabe des jüdischen Schriftstellers Flavius Josephus hätte das Wachtfeuer oder Leuchtfeuer in einem Abstand von 300 Stadien des Nachts gesehen werden können.

Ferner ist noch der Koloß von Rhodus zu erwähnen, welcher um 300 Jahre v. Chr. über der Hafeneinfahrt der Stadt Rhodus erbaut worden ist. Es war eine 70 Ellen hohe und inwendig hohle, aus Erz verfertigte Bildsäule, die in der einen hochemporgestreckten Hand ein Leuchtfeuer hielt und zwischen deren ausgespreizten Beinen die größten Schiffe bequem durchfahren konnten. Sie diente den aus See kommenden Schiffen des Nachts als Leuchtthurm und bei Tage als Merkzeichen. Leider stürzte dieser Koloß schon wenige Jahre nach seiner Erbauung infolge eines Erdbebens zusammen. Die Trümmer, bestehend aus Kupfer, wurden, nachdem sie Jahrhunderte unangerührt am Boden gelegen, erst unter der türkischen Herrschaft des Sultan Osman 654 Jahre n. Chr. an einen Juden aus Emesa verkauft, der 980 Kameele damit belud,[1] ein Beweis der riesigen Größe dieses Bauwerks, welches übrigens ebenso wie der berühmte Leuchtthurm auf Pharus, zu den sieben Wunderwerken der alten Welt gehörte.

„Rhodus“ war ein kleiner Freistaat auf einer der

[1] Plinius, Hist. naturalis XXXIV.

wichtigsten Inseln im griechischen Archipel. Dem griechischen Schriftsteller Athenäus zufolge wurde diese Insel schon vor dem Argonautenzug der Griechen nach Kolchis von den Phöniziern bewohnt. Strabo sagt uns, daß die Rhodier schon lange vor der Einführung der olympischen Spiele ihre Schiffe weit und breit und fast nach allen Gegenden des Mittelmeeres gefahren haben. Sie schifften, wie uns dieser griechische Schriftsteller versichert, sogar nach Spanien, an dessen Küste sie die Stadt „Rhode“ gründeten und deren sich später die Marseillianer bemeisterten.

Daß die Bewohner der Insel Rhodus schon sehr frühe mit dem Seewesen bekannt gewesen sind, geht auch daraus hervor, daß im Jahre 1519 v. Chr., als der griechische Archipel und fast alle Inseln des asiatischen Griechenlands von der bekannten großen Wasserfluth überfluthet wurden, „als Jupiter das eherne Geschlecht der Menschen vertilgte“, die Rhodier auf ihren Schiffen ihr Heil in der Flucht suchen mußten.[1]

Die Rhodier waren schon frühzeitig in der Ausbreitung ihrer Schiffahrt thätig, so daß sie nicht allein die völlige Herrschaft zur See an sich rissen, sondern auch in wenigen Jahren für das blühendste und bemitteltste Volk von ganz Griechenland gehalten wurden; selbst die Athener sahen nicht selten mit scheeler Eifersucht auf die rhodischen Schiffsherren herab, wenn ihre Schiffe den Hafen von Piräus bedeckten.

Vermöge ihrer glücklichen Lage diente ehemals die Insel Rhodus gleichsam als Ruheplatz der Schiffe, die von Aegypten nach Griechenland und umgekehrt fuhren. Die erstaunliche Anzahl der Schiffe, die theils in ihren Häfen, theils aber auf der Rhede ankerten und die Menge der auf der Stadtmauer angebrachten Thürme, die den Seefahrern, die sich der Stadt

[1] Diodori, Bibliotheca historica IX.

nahen wollten, gleichsam zu Wachtthürmen dienten, gaben der Stadt Rhodus ein prachtvolles Ansehen. Die Schiffer, die daselbst ankamen, sahen diese aus schweren Steinen erbauten Häfen von Rhodus mit Bewunderung an: der eine Hafen war für die jonischen, der andere für die karischen Schiffe bestimmt; hier landeten die Schiffe aus Aegypten, dort die Schiffe der Phönizier, gleich als ob jede Nation ihren eigenen Hafen gehabt hätte. Nahe am Hafen standen die Zeughäuser und Magazine, in welchen die vollständigen Ausrüstungen der größten Flotte des mittelländischen Meeres lagerten.

Wer zählt die Völker, nennt die Namen,
Die gastlich hier zusammenkamen?
Von Theusus Stadt, von Aulis Strand,
Von Phocis, vom Spartanerland.

Den blühenden Wohlstand ihrer Bewohner hatten die Rhodier der Weisheit ihrer Gesetze und den klugen Einrichtungen ihrer republikanischen Verfassung zu verdanken. Ihre vortrefflichen Einrichtungen für Schiffahrt und Seewesen machten sie zum allgemeinen Beherrscher und Gesetzgeber des Meeres, und ihre Gebräuche im Seehandel, in der Schiffahrt und der Seepolizei, die sie vor allen Griechen auf dem mittelländischen Meere zuerst einführten, erhoben sie über einen großen Theil ihrer Zeitgenossen. Man sagt, daß Diagoras den Grund zu den bekannten rhodischen Seegesetzen gelegt habe, die im ganzen Alterthum und auch später noch in die neuere Zeit hinein so berühmt geworden sind, und die wir noch jetzt unter dem Namen „Rhodisches Recht“ oder „Seegesetze von Rhodus“ kennen und als Quellen des Seerechts mit aufgeführt finden.[1] — Keine von den, das Seewesen der Griechen betreffenden Verordnungen war so gerecht und zweck-

[1] J. A. Engelbrecht, Corpus juris nautici etc. (Lüb. 1790)

mäßig eingerichtet als das „Rhodische Seerecht". Selbst bei den Römern wurden diese Seegesetze lange für die allgemeine Richtschnur angesehen, nach welchen man alle das Seewesen betreffenden Streitigkeiten entschied. Der römische Tribun Antonius ließ daher in stolzen Ausdrücken den Befehl ergehen: „Ich, Herr der Welt, gebiete, daß alle Angelegenheiten der Marine nach den Gesetzen der Rhodier in allen Fällen, wo es nicht unsern Gesetzen widerspricht, sollen abgehandelt werden."

Unter allen Völkern des Griechenlandes waren unstreitig die Rhodier die vorzüglichsten, die sich durch ihren ausgebreiteten Seehandel auszeichneten; ihre zahlreichen Schiffe bedeckten gleichsam das Meer zwischen ihrer Inselküste und den Ufern des festen Landes, und ihre vortrefflichen Einrichtungen im Seewesen verschafften den Rhodiern nicht allein die Herrschaft auf dem Meere, sondern beförderten auch schon frühzeitig den Wohlstand ihrer Bevölkerung. „Mit göttlichem Reichthum überschüttet sie der Sohn des Saturns von oben," singt schon Homer in seiner Iliade, wenn er uns von dem Glück und Reichthum der Schiffahrt der Rhodier erzählt.

Doch zuletzt mußte auch dieser kleine Freistaat Rhodus gegen die Tyrannei Roms unter Cassius um seine Freiheit kämpfen, bis schließlich unter Vespasianus der Freistaat Rhodus, ebenso wie das übrige Griechenland, aus einem unabhängigen Staat in eine römische Provinz umgewandelt wurde.

Drittes Kapitel.

Die Normannen.

Im Norden von Europa waren die nordischen Völker, die Norweger, die Dänen, die Jüten, die Angeln und die Sachsen, welche unter dem Gesamtnamen die „Normannen“ in der alten Geschichte bekannt sind, schon in den frühesten Zeiten mit der Schiffahrt vertraut.[1] Die Natur lieferte den nordischen Seefahrern die Materialien, das Holz, zum Schiffbau im Ueberfluß, und sie hatten durch die Nothwendigkeit der gewöhnlichen Kommunikation schon frühzeitig angefangen, sich Fahrzeuge zu bauen und zwar Kähne, die sie Holker nannten und aus ausgehöhlten Baumstämmen bestanden. Unter selbstgewählten Heerführern, die sie Seekönige nannten, steuerten sie in kleinen gebrechlichen Fahrzeugen mit unbegreiflicher Kühnheit auf die hohe See hinaus und machten Entdeckungen und Eroberungen, welche fast unglaublich erscheinen. In dem Maße aber wie sie kühner auf dem Meere wurden, vergrößerten und verbesserten sie auch ihre Fahrzeuge. Der König Harald, mit dem Beinamen Haarfager, d. i. der Schönhaarige, der eine ansehnliche Flotte in See hatte,

[1] G. B. Depping, Histoire des expéditions maritimes des Normands et de leur établissement en France (Paris 1826).

besaß schon ein großes Schiff, „Drachen“ genannt, mit welchem er in der großen entscheidenden Seeschlacht bei Haversfjort (875) den Sieg über die kleinen verbündeten, unabhängigen Häuptlinge erfocht und dadurch der erste souveräne König über ganz Norwegen wurde, welches später, da die vornehmsten Norweger sich nicht bequemen wollten, unter seiner Herrschaft zu leben, zu den vielen Wanderungen zur See aus Norwegen Veranlassung gab und die See durch Seeabenteurer, die man „Wikinger“ nannte, unsicher machte. Viele der besten Männer des Landes verließen mit den Ihrigen und allem, was sie mit sich führen konnten, Norwegen und suchten die verlorene Freiheit jenseits des Meeres, begaben sich nach dem neu entdeckten Island, wohin sie die Lieder der Edda mit sich nahmen und dort eine republikanische Verfassung gründeten. Von Grönland, welches sie entdeckt und an dessen Küsten sie sich angesiedelt hatten, zogen sie noch weiter und gründeten Niederlassungen, lange zuvor, ehe Columbus den neuen Welttheil entdeckte.

Auch der Urenkel Haralds, König Olaf Trygvason, hatte in der großen unglücklichen Seeschlacht, die er den Dänen und den von ihm abgefallenen Norwegern im Jahre 1000 im Sund lieferte, ein großes Schiff „Orm den Langen“ genannt, mit 52 Rudern auf jeder Seite.

Auch waren die Normannen sehr gefürchtete Seeräuber; ungestraft plünderten sie die Küsten Deutschlands, Englands, Frankreichs und Spaniens, ja machten sogar Eroberungen in Italien und Sizilien. Auf ihren flachen Fahrzeugen fuhren sie weit auf den Flüssen hinauf, raubten Menschen und verbrannten blühende Städte. In Dublin (Schottland) gründete der Stamm Ivar ein normannisches Reich und in Waterford, Cork und Limmerik waren normannische Staaten errichtet, auch auf den Orkneys-Inseln herrschten die Normannen, und in Irland mußte das keltische Element dem normannischen weichen.

Die Normannen, welche nach Italien, anfangs in kleiner Anzahl, gekommen waren und für die dem griechischen Herzog Sergius geleisteten Dienste einen Landstrich dort im Jahre 1028 erhalten hatten, auf dem von ihnen Averta, zwischen Capua und Neapel, erbaut worden war, hatten ihre Herrschaft allmählich über Unteritalien und Sizilien so ausgebreitet, daß sich ihnen seit 1101 auch Neapel ergeben mußte. Und als im Jahre 1189 der normannische Mannesstamm dort ausstarb, erbte Konstantia, die Tochter des normannischen Königs Rogger II., das Königreich Sizilien und brachte es unter die Herrschaft ihres Gemahls, Kaiser Heinrich VI. von Hohenstaufen.[1]

Schon im Jahre 885 fuhren die Normannen in 700 Barken die Seine hinauf und belagerten zehn Monate lang die Stadt Paris, bis ihnen endlich 700 Pfund bezahlt und nebenbei die Erlaubniß ertheilt wurde, die Ufer der Seine oberhalb der Stadt Paris bis Burgund zu plündern. In Frankreich wiederholten die Normannen unter ihrem Anführer Rollo (Ganger Rolf) so lange ihre Einfälle, bis der König Karl der Einfältige ihnen endlich im Jahre 912 einen Theil des Landes Neustrien einräumte, welcher noch heute nach ihnen

[1] Mit dieser Erbschaft ward der Grund zu dem langen Kampfe zwischen den Päpsten und dem Hause Hohenstaufen gelegt, der, nachdem er beinahe hundert Jahre gedauert, endlich mit dem Untergange des letzteren endigte. Nach dem Tode Konrads IV., eines Enkels Heinrichs VI., war von dem Stamme der Hohenstaufen nur noch sein einziger Sohn, der nachmals so unglückliche Konradin von Schwaben, übrig. Der Papst Urban IV., die Minderjährigkeit dieses Prinzen benützend, verschenkte die Königreiche Neapel und Sizilien an Karl von Anjou. Konradin, der sein rechtmäßiges Erbland mit dem Schwerte im offenen Kriege zu erobern trachtete, wurde von Karl am 23. August 1268 geschlagen und fliehend auf dem Meere gefangen genommen. Karl von Anjou ließ den letzten Sprößling der Hohenstaufen, einen 16jährigen Jüngling, am 29. Oktober 1268 zu Neapel enthaupten.

den Namen die Normandie hat und der erst im Jahre 1204, nachdem er drei Jahrhunderte hindurch unter Herzögen normannischen Namens gestanden, wieder an Frankreich zurück kam.

Von einer Nation wie die Normannen, die erweislich schon seit dem ersten Jahrhundert unserer Zeitrechnung zur See mächtig war, unter Karl dem Großen (768—814) Seeräuber ins mittelländische Meer schickte und unter Karl dem Kahlen die französischen Küsten verheerte; von einer Nation, deren Seehelden seit 871 gegen England mit Glück so lange kämpften, bis sie 1013 ihrem König Kanut dieses Reich unterwarfen und das endlich 53 Jahre darauf, nach der Schlacht bei Hastings (1066), das Erbtheil der Herzöge der Normandie unter Wilhelm dem Eroberer wurde, läßt sich erwarten, daß sie ihre Seefahrten noch weiter ausgedehnt haben.

Die Normannen, die in den ältesten Zeiten, ungefähr seit dem siebenten und achten Juhrhundert unserer Zeitrechnung, die skandinavischen Länder Norwegen, Island und Grönland bewohnten, sollen schon zu Ende des zehnten Jahrhunderts wiederholt Seereisen nach den nordamerikanischen Küsten unternommen, ja sogar in dem südlichen Amerika, in Brasilien, dauernde Niederlassungen gegründet gehabt haben, und hat vielleicht Columbus selbst Nachrichten von den früheren Entdeckungen und Seereisen der Normannen gehabt, welche wahrscheinlich die erste Veranlassung zu seinen eigenen späteren kühnen Unternehmungen gewesen sind.

Die Geschichte berichtet, daß Bjarne-Herjulfson um 986 n. Chr. von Island nach Grönland überfahren wollte, jedoch nach der Ostküste von Nordamerika verschlagen worden sei und dieses Land zuerst schaute; um 1000 n. Chr. suchte Leif-Erikson mit einem größeren Schiff die neuen Länder Amerikas wieder auf und betrat sie zuerst.[1] Jene ersten kühnen Entdecker

[1] Snorro-Sturleson, geb. 1178, erzählte diese Geschichte in der Heimskringla.

Amerikas haben sich selbst durch Inschriften und Bilder auf Klippen auf der Insel Rhode-Island in Amerika verewigt und haben auch namentlich durch die wieder aufgefundenen Inschriften auf dem Dighton-writing-rock im Staate Massachusetts[1] ein unzweifelhaftes Denkmal ihrer Anwesenheit in Amerika hinterlassen; man will aus den aufgefundenen Inschriften sogar die Namen Leif und Tyrker, welche zuerst Amerika besucht haben, entziffern. Bei einer Nachgrabung im Innern der Provinz Bahia in Brasilien fand Dr. Lund die Trümmer einer großen uralten verlassenen Stadt, deren Gebäude aus behauenen Steinen errichtet gewesen waren, und unter diesen eine zerbrochene Steinplatte mit Runenschrift, aus der er einige isländische Wörter entziffert hat.

Mit Ausnahme sehr unvollkommener Darstellungen an Felsen und auf Runensteinen sind in Skandinavien selbst keine Abbildungen von den Schiffen der alten Zeit übrig, doch die obenerwähnten Reisen im neunten und zehnten Jahrhundert sind hinreichende Beweise der Vortrefflichkeit der skandinavischen Schiffahrt. Die Sagas der Skalden rühmen uns in starken Ausdrücken die Kriegsschiffe jener Zeit, besonders die Galeeren, oder, wie sie genannt wurden, „langen Schiffe“; unter anderm jenes prächtige königliche Fahrzeug „Orm den Langen“ in der berühmten Seeschlacht von Swöldr im Jahre 1000. Diese langen Schiffe wurden auch Drachen genannt, weil ihre Vordertheile häufig mit geschnitzten Bildern von Drachen verziert waren. Diese „langen Schiffe“ hatten bisweilen eine Bemannung von mehreren hundert Personen und

[1] In Boston, Massachusetts, ist 1887 von dem dortigen skandinavischen Vereine eine Statue, Leif-Erikson als erster Entdecker Amerikas, errichtet worden. Leif, der Sohn Eriks, der im Jahre 1000 eine Fahrt nach dem von seinem Vater entdeckten Lande unternahm und von dort aus Labrador, Newfoundland und auch die Küste von Massachusetts entdeckte.

20 bis 30 Ruderbänken. Andere kleinere Fahrzenge hatten andere Namen, wie z. B. „Snekken“, „Barden“, „Skeiden“, „Karven“, „Barken“ u. s. w. Die nordischen Chroniken beschreiben uns die Pracht, mit der die Flotte der dänischen Eroberer Swen und Kanut ausgeschmückt waren: Prächtige Bilder glänzten an dem Vordertheile, die Segel waren mit Gold gestickt oder durchwebt, die Taue hatten Purpurfarbe, und oben auf den Spitzen der vergoldeten Masten saßen merkwürdig ausgearbeitete Figuren von Vögeln, welche dem Seewinde ihre Flügeln ausbreiteten.

Viertes Kapitel.

Merkwürdige Meerfahrten und Seeabenteuer.

Ueber die Schiff- oder Meerfahrten und Entdeckungsreisen sind vielfach die märchenhaftesten Erzählungen verbreitet worden, hierzu gehört auch die Entdeckungsreise des gegen Ende des sechsten Jahrhunderts (565) in Irland lebenden heiligen Brandan. Der heilige Abt bestieg mit einigen Gefährten ein Fahrzeug und schiffte gegen die Sommersonnenwende. Eine Windstille überraschte sie im Meer. Da befahl Brandan die Ruder einzuziehen, damit es Gott überlassen bliebe, was er über seine Knechte verhängen wolle. Nach 40 Tagen, als der letzte Nahrungsrest verzehrt war, erschien ein Eiland, umgeben von hohen Felswänden.

Drei Tage mußten sie die Insel umschiffen, ehe sie einen Platz zum Landen fanden, dort aber wartete ihr ein freundlicher Hund, der sie einen Fußstieg aufwärts geleitete. Sie gelangten nun in eine Stadt, wo sie ein Bad und Lager gastlich hergerichtet finden. Die Hungernden erquickte ein Tisch mit köstlichem Weißbrot und Fischen besetzt. Nach dreitägigem Verweilen bestiegen sie wieder ihr Fahrzeug und treffen dort auf einen Jüngling, der ihnen einen Korb voll Brot und eine Tonne Wasser zuträgt, mit der Bemerkung, daß es ihnen an der doppelten Labung bis zum Pfingsten nicht gebrechen solle.

So ging die Schiffahrt weiter, und der heilige Brandan begegnete noch vielen haarsträubenden Ereignissen und Gefahren. Endlich nach siebenjähriger Irrfahrt erreichte der heilige Abt das Land der Verheißung. Ein dichter Nebel hatte vorher das Schiff eingehüllt, so daß die Begleiter untereinander sich nicht mehr erkannten. Das Land selbst erschien ihnen als eine Insel, aber so weit sie wanderten, konnten sie doch kein Ende finden. Ein nie unterbrochener Tag glänzt über den lichten Gefilden, und die Bäume waren mit Früchten gesegnet, als herrschte ein ewiger Herbst. Am 40. Tage setzte ihren Wanderungen ein breiter Fluß die Grenze, und dort trafen sie auf einen Menschen in Jünglingsgestalt, der sie zur Heimkehr aufforderte. — Sieben Jahre, sagte er, habe Gott den heiligen Brandan nach dem Lande suchen lassen. Nach langer Zeit aber wird dieses Land euren Nachkommen offenbar werden.

Die Sage von dem heiligen Brandan und seiner Insel, dem vermeintlichen Paradies, hat sich Jahrhunderte erhalten, und noch um 1721 schickte der Gouverneur von den Kanarien-Inseln ein Schiff aus auf die Entdeckung der Insel, wovon uns Brandan erzählt.

Von einem andern Lande hat Adam von Bremen[1] Nachrichten aus dem Munde seines Erzbischofes Adalbert vernommen: „Adelige aus Friesland," erzählt ihm Adalbert, „hatten in den Tagen seines Vorfahrers Alebrand (1033—43) eine Fahrt nach Norden unternommen, um das Meer zu durchstreifen." Sie wollten die Annahme prüfen, welche unter den Bewohnern des Landes herkömmlich war, daß man auf einer Fahrt von der Mündung der Weser aus in gerader Richtung nach Norden zu keinem Lande gerathe, weil der Ozean hier unbegrenzt sei.

[1] Adamus Bremensis, Geistlicher und Geschichtsschreiber des Nordens, lebte um 1075.

Sie fuhren vom Ufer der Friesen aus, ließen Dänemark und Britannien zur Seite liegen, und kamen so an den Orcaden (Orkneys-Inseln) vorbei nach Island. Von hier aus, als sie auf die äußerste Axe des Nordens zueilten, geriethen sie plötzlich in die schwarze Finsterniß des klebrigen Ozeans, die man kaum mit den Augen durchdringen konnte.

Die wechselnde Strömung des Ozeans zog die schon verzweifelnden Seefahrer mit der größten Gewalt nach jenem tiefen Chaos hinein, welches der Schlund des Abgrundes sein soll. Zuletzt entkamen sie dem Bereich der gefährlichen Finsterniß wie der kalten Zone und landeten unverhofft auf einer Insel, die mit sehr hohen Klippen umgeben war; hier fanden sie Menschen, die in unterirdischen Höhlen wohnten und von wunderbarer Größe waren. Bei diesen Menschen befanden sich Hunde von sehr ungewöhnlicher Größe. — Die kühnen Seefahrer kehrten nach Bremen heim und statteten dem Erzbischof Alebrand Bericht ab.

Später rüsteten einige Bremer Kaufleute ein Schiff aus, um die Gestade der Ostsee, welche zu jener Zeit von Land- und Seeräubern wimmelten, und wohin sich von Deutschland aus noch Niemand gewagt hatte, näher zu erforschen und zu untersuchen, ob die abenteuerlichen Gerüchte über die Bewohner derselben nicht übertrieben seien.

Dieses Schiff segelte im Jahre 1158 unter Leitung eines sehr erfahrenen Seemanns nach jenen unbekannten Gegenden. Ein heftiger Sturm nöthigte sie, in die Düna einzulaufen und zu landen. Die Eingeborenen, welche in den Ankömmlingen ihre bittersten Feinde, die dänischen Seeräuber, vermutheten, griffen sie alsbald an, schlossen aber Friede und Freundschaft mit ihnen, als sie nach kurzem Kampfe ihres Irrthums gewahr wurden.

Dieses Unternehmen war von großer Bedeutung, indem sich daraus ein lebhafter Handelsverkehr zwischen Bremen und

Livland entwickelte, welches später (1198) die Erbauung der Stadt Riga durch den Bischof Barthold mit Hülfe bremischer Bürger zur Folge hatte.[1]

Im Jahre 1529 belud Raetke von Osten ein Fahrzeug mit Weizen und andern Gütern für Lissabon. Die Besatzung bestand aus fünfzehn Mann, von denen Johann Belmer, Johann Cantor, Hans von Verden, Johann Stallmann und Johann Meier namentlich aufgeführt werden.[2] Durch die Unkenntniß ihres Steuermanns bekam das Schiff einen verkehrten Lauf; die Mannschaft wollte ihn über Bord werfen, und nur ein Fußfall rettete ihm das Leben. Seiner Meinung nach mußten sie der französischen Küste gegenüber sein; als sie aber etwas weiter segelten, sahen sie eine Stadt vor sich. Daß sie in Afrika waren, wußten sie nicht.

Nun sandten sie sechs Männer aus, das Land zu erkundigen und das Korn anzubieten. Es herrschte gerade eine große Theuerung in der Stadt, die Last Weizen kostete hundert Goldgulden; die Einwohner waren höchst erfreut über das Anerbieten und bestiegen ihre Böte, um das bremische Schiff in den Hafen zu bringen.

Bei der Annäherung dieser Böte besorgten die Bremer irgend eine Feindseligkeit, zogen die Segel auf und fuhren, mit Zurücklassung jener sechs Mann, gegen Nordwesten. Aber ihre Wasserfässer waren wegen der gewaltigen Hitze geborsten und fünf Tage hindurch litten sie großen Durst In dieser Noth gingen sie ans Land, bohrten das Schiff an, daß es auf den Grund gerieth und wanderten das Gestade entlang, ob sie eine Quelle entdecken möchten. Das ganze Ufer war mit Salz bedeckt und sie wanderten darin, wie im Schnee.

[1] Theodori Hasaei, Bibl. Bremensi. VI. pag. 1105.

[2] F. Wagenfeld, Die Kriegsfahrten der Bremer &c. (Bremen 1846).

Die Sonnenhitze war so brennend, daß sie häufig in die See steigen mußten, um sich abzukühlen; dabei fiel ihnen die Haut von den Füßen, wie Schuhlappen; ihre Hoffnung aber, endlich einmal Trinkwasser zu finden, ging immer noch nicht in Erfüllung, und als zwei aus ihrer Mitte sich zu diesem Behufe in das Innere des Landes begeben wollten, fielen sie zu Boden und mußten endlich verschmachten. So auch einige von den Andern.

Alles schien sich wider die unglücklichen Menschen verschworen zu haben, und selbst die schönen Früchte eines Baumes, den sie unterwegs entdeckten, waren ungenießbar und der Saft derselben erregte Blattern im Munde. — Ihre Verzweiflung wuchs mit jedem Schritt; da sahen sie plötzlich ein Schiff in der hohen See und sie machten Zeichen, um dasselbe herbeizurufen. Als die Fremden, welche auf den kanarischen Inseln zu Hause waren, herankamen, wunderten sie sich augenscheinlich, in dieser Einöde Menschen zu finden; und obwohl der Eine des Andern Sprache nicht verstand, machten die Bremer den Fremden bemerklich, daß ihrer noch Einige zurückgeblieben und daß sie insgesamt beinahe verschmachtet wären.

Sie eilten also zurück, fanden aber, daß die Zurückgebliebenen bereits gestorben seien; die Andern brachten sie an einen frischen Quell, der ganz in der Nähe war, den sie aber übersehen hatten. Hier kam auch Einer ums Leben, der zu eilig trank.

Darauf nahmen die Fremden die Bremer Seeleute und ihre Seekisten und fuhren damit in ihr Vaterland, den kanarischen Inseln, zurück. Zuerst hatte man die Bremer für Seeräuber gehalten, als sie aber erzählten, daß sie Kaufleute aus dem Sachsenlande wären und allen Kummer berichteten, den sie erduldet, da hatte ein Jeder Mitleid mit ihnen und die Behörde der kanarischen Inseln gebot, daß man Jedem das Seine wieder zustellen sollte, was in den Kisten gefunden

wäre. Bei dieser Gelegenheit fand man in den Kisten auch einige Schriften Martin Luthers. Darauf hin wurden die Bremer als Ketzer ins Gefängniß geworfen. Durch einen dort zufällig anwesenden Mann, mit dem sie sich verständigen konnten, erlangten sie ihre Freiheit, auch wurde es ihnen gestattet, vor den Kirchenthüren zu betteln, um ihren Lebensunterhalt zu gewinnen. Später wurden sie nach Spanien gebracht, von wo sie über England, nach vielen Jahren der Mühe, so viel ihrer noch am Leben waren, in die Vaterstadt Bremen zurückkehrten, wo sie jene sechs in Afrika zurückgelassenen Genossen auch vorfanden.

Der Letztlebende von denen, welche auf den kanarischen Inseln gewesen, war Hans von Verden. — Johann Belmer war von den sechs in Afrika zurückgebliebenen Männern derjenige, welcher am längsten am Leben blieb; sein Tod erfolgte im Jahre 1572.

Fünftes Kapitel.

Venedig und Genua.

So gelangte die Nautik nach und nach zu ihrer Entwickelung; die kühnsten Schiffer, Phönizier und Karthager, eroberungssüchtige Araber, angelockt durch die Sagen von der Wiederauffindung der Insel, welche die Alten mit dem Namen der Glückseligen, Insula fortunatae, bezeichneten, einem Eldorado, das man für das Paradies hielt und dessen Stätte man noch immer auf Erden wähnte, steuerten aus dem mittelländischen Meere hinaus.

Die Araber beherrschten mit ihren Handelsflotten den weiten Raum bis zum malayischen Archipel, ehe es den Europäern gelungen war, das „Kap der guten Hoffnung" zu umschiffen. In ihren kleinen, offenen, aber schnell segelnden Schiffen durchkreuzten sie, von dem Monsoonwind begünstigt, den indischen Ozean und traten mit dem gleichfalls seefahrenden Volke der Malayen und Chinesen in Berührung.

Die Iberier und Lusitaner, die Bewohner des heutigen Spanien und Portugal, waren schon mit den Phöniziern und später mit den Karthagern bekannt geworden und mit denselben in Handelsverkehr getreten. Nach dem Untergange dieser Völker fanden sich griechische Seefahrer bei ihnen ein; dennoch hatten sie bis zur Zeit des Brutus

nur leichte mit Häuten überzogene Fahrzeuge; später erbauten sie Lastschiffe, welche Reisen nach allen Theilen Italiens unternahmen, und von da an sah man in den italienischen Häfen eine Menge iberischer und lusitanischer Schiffe.

Nicht minder ersprießlich für die Entwickelung des Seewesens war später Italien, namentlich die beiden Republiken Venedig und Genua.[1]

„Venedig.“ An der Ostküste von Italien, zwischen der Mündung der Etsch (Adige) und der Piave, bildet das adriatische Meer einen Busen, welcher in seiner Ausdehnung nach der einen Seite $5^1/_2$ und nach der andern Seite 2 geographische Meilen mißt. Das Gewässer dieses Busens ist durch eine Reihe langgestreckter Inseln, „Lido“, und durch gewaltig große treppenartige Mauern, „Murazzo“, in seiner ganzen Breite von der Seeseite geschützt. In diesem Binnenmeere liegen unzählige kleine Inseln; wegen dieser Eigenthümlichkeit heißt auch dieser Meerbusen bei den Italienern „Lagune“. In dieser Lagune liegt die berühmte Stadt Venedig. 72 Inseln bilden durch Einrammung unzähliger Pfähle den Grund, worauf die Häuser und die prachtvollsten Marmorpaläste aufgebaut sind. Hunderte von Brücken, welche über die Kanäle führen, ermöglichen, daß man fast in alle Theile der Stadt zu Fuß gelangen kann, allein schneller und angenehmer kommt man in Gondeln fort, welche fast bei jedem Hause gehalten werden. Man bedient sich ihrer zu festgesetzten Preisen wie bei den Wagen auf dem Festlande.

Mit der Schiffahrt waren die Venetianer schon sehr frühe vertraut. Ihre Fahrzeuge ließen sie zu Ravenna bauen; zuerst waren es nur kleine Barken zum Fischfang, sowie zur Ueberfahrt von einer Insel zur andern und zum

[1] G. Diedo, Storia della republica di Venezia etc. (Venezia 1751); E. Nani, Historia della republica veneta (Venetia 1663).

Festlande, so wie es die Beschaffenheit der Kanäle und die Tiefe des Wassers erforderte, auch hatten sie kleine Fahrzeuge, mit welchen sie in den Po, den Adige (Etsch) und andere Flüsse einlaufen und die Küste von Istria befahren konnten. Doch bald darauf bauten sie auch größere Schiffe, womit sie sich auf die hohe See hinauswagen durften.

Im Jahre 801 schickten sie schon eine ansehnliche Flotte nach Dalmatien. Wie sie denn schon vorher Ravenna den Händen der Longobarden entrissen und einen griechischen Schiffbaumeister mit Namen Entimopos für sich dort angenommen hatten.

Im neunten Jahrhundert hatten die Venetianer es in der Schiffahrt schon so weit gebracht, daß sie dem Kaiser Michael dem Stammler eine bedeutende Flotte zu Hülfe gegen die Sarazenen entsenden konnten; im zehnten Jahrhundert hatten sie schon sehr große und starke Schiffe, „die beträchtlicher Ladung fähig waren“, auch hatten sie vier feste Linien für ihre Schiffahrten eingerichtet.[1] Die erste betraf die Galeeren, die Reisen nach Alexandrien, wo sie in diesem Hafen indische und ägyptische Waren ladeten. Die zweite Division richtete ihren Lauf nach Beirut in Palästina, landete auch in Alessandretta oder Aleppo in Syrien und lief auch in Famogosto und anderen cyprischen Häfen ein; die dritte Division befuhr das schwarze Meer bis nach Tana, und endlich die vierte Division lief aus Venedig aus, bestrich die ganze barbarische Küste, wendete sich links nach Marocco und richtete ihren Lauf nach England, bestrich auf der Rückreise die spanische Küste, fuhr in die Meerenge ein, segelte an der spanischen und französischen Küste vorbei, drehte sich gegen Sizilien und kehrte hierauf nach Venedig zurück. Auf diesen Schiffen fuhren immer viele Edle, welche die

[1] J. F. le Bret, Staatsgeschichte der Republik Venedig (Lpz. 1769).

Quellen ihrer Reichthümer in der Schiffahrt und im Handel suchten.

Die Venetianer dienten den Völkern, welche Italien erobert hatten, indem sie Wein und Oel aus Dalmatien nach Italien fuhren, oder die Produkte Unter- und Oberitaliens umtauschten. Bald aber wußten sie auch den griechischen und morgenländischen Handel, welchen früher Padua betrieb, an sich zu ziehen, denn wir finden im Jahre 827 venetianische Schiffe, die auf Alexandrien fuhren.

Einen mächtigen Feind hatten sie an Pipin, Sohn Karls des Großen, König von Italien. Seine Schiffe bekämpften die Venetianer in den Kanälen ihrer eigenen Inseln, allein hier siegten diese durch die Beweglichkeit ihrer leichten Fahrzeuge. Pipin verlor im Jahre 808 seine ganze Flotte.

Die Kriege der Venetianer gegen die Saracenen im Jahre 864 hatten einen ebenso glücklichen Erfolg, und mit den Kämpfen mit den illyrischen Räubern von Narenta und mit deren Unterwerfung durch den Dogen Orseolo II. (997) bekamen die Venetianer den größten Theil der östlichen Küste des adriatischen Meeres.

Jetzt gingen die venetianischen Barken ungehindert in allen Flüssen der Lombardei und Friauls aufwärts und alle Häfen Neapels waren ihnen zugänglich; überall herrschte die Flagge von Venedig, der „geflügelte Löwe", das Symbol von St. Markus. Aus Dalmatien brachten sie Wein, Oel, Flachs, Hanf, Getreide und Vieh aller Art; von den nördlichen Küsten holten sie Blei, Quecksilber, Bauholz, Wolle, Tauwerk, Pelzwerk, trockene Früchte und Sklaven, welche ihnen vorzüglich die Juden zuführten. Dagegen brachten sie die Waren dem Morgenlande, deren Sultane durch Verträge gewonnen waren, und selbst gefertigtes Salz und gesalzene Fische.

Am höchsten stieg die italienische Seemacht durch die friedlichen und kriegerischen Wanderungen christlicher Pilger

nach Palästina zur Zeit der Kreuzzüge (1096—1270),[1] denn theils schifften sich diese erst in Italien ein, theils fuhren sie auf nordischen Schiffen bis in italienische Häfen und bedienten sich von hier italienischer Schiffe. Der glücklichen Benutzung dieser Aufforderungen verdanken besonders die Venetianer und Genueser ihre Seemacht.

Die erste Flotte, welche von Venedig aus den Kreuzfahrern zur Unterstützung gesendet wurde, bestand aus 200 Schiffen und kam im Jahre 1099 in Joppe an. Elf Jahre später finden wir eine neue bedeutende Expedition der Venetianer nach Syrien erwähnt. Eine venetianische Flotte von 100 Segeln leistete bei der Eroberung von Sidon bedeutende Hülfe, wofür der König Balduin den Venetianern viele Handelsbegünstigungen im Königreiche Jerusalem und in vielen andern Orten bewilligte.

Wie befördernd solche Begünstigungen für die Seemacht Venedigs gewesen sein müssen, beweist die Größe der Hülfsmittel, welche dieser kleine Staat in den folgenden Jahren den Christen in Syrien liefern konnte. Daß auch der Handel zwischen Venedig und Deutschland damals besonders blühend gewesen ist, beweisen uns die Einrichtungen, welche damals in Venedig für die deutschen Kaufleute bestanden; diese hatten daselbst eigene Magazine (Fondaco dei Tedeschi), welche von solcher Bedeutung waren, daß bald aus dem großen Rathe drei Nobili eigens zu Aufsehern (Visdomini) über dieselben gewählt wurden.

Die Hauptstärke Venedigs ruhte in der Schiffahrt und dem Seehandel und darum ergriff es jede Gelegenheit, im

[1] Als der Besuch der heiligen Orte zu Jerusalem (seit 1078 im Besitz der Seldschuken) den Pilgern erschwert ward, erließ der Papst Urban II. jenen folgenschweren Aufruf zur Befreiung des heiligen Grabes, welcher sieben Kreuzzüge im Gefolge hatte.

Osten Eroberungen zu machen. Sie war ihm geboten, als das griechische Reich 1202 von den Kreuzfahrern bekriegt und eine Zeit lang in ein lateinisches Kaiserreich verwandelt ward. Die Venetianer und vor allem ihr Doge Heinrich Dandolo haben zur Eroberung Konstantinopels das meiste beigetragen. Ein großer Theil der ungeheuren Beute, welche Jahrhunderte lang in Konstantinopel gesammelt worden war, wanderte in den Staatsschatz Venedigs, und ein weites Gebiet des zerstörten Kaiserreichs ward den Venetianern unterworfen.

Dieser schnelle Wachsthum der venetianischen Seemacht veranlaßte später zu dem heftigen Kriege mit den Genuesern, welcher 1379 Venedig an den Rand des Verderbens führte; die Flotte ward vernichtet, und die Feinde waren auf den Inseln um Venedig so nahe, daß die Glocken auf St. Markus schweigen mußten, um den Feinden nicht zu verrathen, was in der Stadt vorging.

Diese Entzweiung der zwei ersten christlichen republikanischen Seemächte hat beiden viel geschadet. Beide Staaten suchten die benachbarten Völker sich zu unterwerfen und die Herrschaft der Lombardei zu erringen. Venedig opferte diesen Eroberungen seine besten Kräfte und machte sich in dem Papste, dem Kaiser und dem Könige von Frankreich mächtige Feinde. Im Jahre 1508 kam zwar zwischen Kaiser Maximilian I., Ludwig XII. von Frankreich und Papst Julius II. die Ligue von Cambrai zustande, welche aber nichts geringeres als eine Theilung der Republik zum Zweck hatte. Es gelang zwar Venedig, die Besitzungen des Festlandes zu retten, allein es hatte doch von diesem Kriege einen sehr großen Nachtheil. Während Venedig von wachsamen und kriegerischen Feinden umgeben und beschäftigt war, entdeckten die Spanier Amerika und die Portugiesen den Seeweg nach Ostindien. Die Venetianer unterließen es, den ost- und westindischen

Handel an sich zu ziehen und so die neuen Entdeckungen für ihren Handel nutzbar zu machen.

Als nun nach und nach der Welthandel über den Ozean durch die neuen Seewege um Afrika nach Ostindien betrieben wurde und nach der Entdeckung Amerikas (1492) verödete der Hafen von Venedig.

Venedig liegt nur noch im Land der Träume
Und wirft nur Schatten her aus alten Tagen.

Als eine besondere Merkwürdigkeit des venetianischen Seewesens ist des sogenannten Bucentaurs, eines prachtvollen Ruderschiffes zu gedenken, auf welchem der Doge von Venedig mit allen Senatoren jährlich (zuerst 1177) am Himmelstage eine feierliche Fahrt machte, um einen goldenen Ring ins Meer zu werfen, als symbolisches Zeichen der dauernden Herrschaft der Republik über das adriatische Meer.

Wie im Osten von Italien Venedig, so war im Westen Genua die erste Seemacht. Diese Stadt, welche an dem Meerbusen liegt, der von ihr den Namen hat, war zunächst auf den Handel im westlichen Mittelmeer angewiesen. In Palästina hatte sie neben den Venetianern durch die Kreuzzüge ebenfalls Niederlassungen begründet; Konstantinopel war ihrem Handel eröffnet, und in Antiochien, Tyrus und Joppe besaßen sie Stadttheile mit unabhängiger Gerichtsbarkeit. Seit dem Sturz des lateinischen Kaiserreichs (1261) und während des vierzehnten Jahrhunderts war Genua unbestritten die Gebieterin auf allen Gewässern innerhalb der Meerenge von Gibraltar.

Obgleich der blühende Handel der Genuesen im schwarzen Meere oft gefährlich bedroht wurde, sowohl durch die Zwistigkeiten mit den Bulgaren und den Kaisern von Trapezunt, wie durch die immer mehr überhand nehmenden Seeräubereien der in Kleinasien siegreich vordringenden Türken und durch die Eifersucht der Venetianer, welche in fast allen

Handelsplätzen jenes Meeres neben den Genuesen sich Handelsbegünstigungen zu verschaffen wußten, so wußten die Genueser sich doch im Besitz der Handelssuprematie im schwarzen Meere zu behaupten, selbst noch, nachdem ihre Macht im mittelländischen Meere durch unglückliche Kriege mit Venedig schon lange gesunken war.

Allein nach der Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts wurde der Handel der Genueser im schwarzen Meere immer mehr gefährdet durch die fortwährend wachsenden Eroberungen der Türken, und seit der Eroberung Konstantinopels durch Muhamed II. im Jahre 1453 erhielt der Handel der Genueser einen Schlag, infolgedessen er bald gänzlich erstarb.

Auch die reiche und starke genuesische Kolonie Kaffa (Krim) mußte in einem harten und fürchterlichen Kampfe mit den Tartaren und dem Sultan von Konstantinopel endlich unterliegen. Die dort aufgehäuften Reichthümer wurden geplündert, die genuesischen Kaufleute wurden gezwungen, sich von der Sklaverei frei zu kaufen und der Rest der Einwohner wurde als Sklaven auf dem Markte zu Konstantinopel verkauft.

Nach dem Ruin von Kaffa fiel fast alles, was die Genuesen in der Krim und im schwarzen Meere besaßen, in die Hände der Türken. So sank Genua von seiner Höhe! Seitdem war die Macht der Italiener in diesem Meere für immer vernichtet.

Die griechische und die römische Schiffahrt war im wesentlichen beschränkt auf das mittelländische Meer und dessen Umgebung. Nur ausnahmsweise überschritt man im Westen die Säulen des Herkules (Meerenge von Gibraltar). Der erste Schritt aus dem mittelländischen Meere war der, welcher von dem schwarzen Meere, der Adria und der Donau nach der Ostsee geführt hat. Von der Ostsee gelangte man zu der Nordsee und dann zu der ozeanischen Seite Europas.

Schon in sehr früher Zeit kamen die Römer von dem adriatischen Meere und von Pannonien die March herauf und die Oder herunter nach Pommern und Preußen. Ebenso führte ein Wasserweg die Weichsel hinauf und den Dnjestr hinunter nach dem schwarzen Meere. Man muß bedenken wie man zu jener Zeit weder Kompaß noch sonstige nautische Werkzeuge für die Schiffahrt hatte, um den Weg übers Meer zu finden. Wollte der Schiffer seinen Weg quer durch die See nehmen, so konnte er zwar seinen Lauf bei Tage nach der Sonne und bei Nacht nach den Sternen richten, aber nur zu oft mußte er auf diese Leitung verzichten, und einen andern Wegweiser gab es bis dahin noch nicht.

Dem Anfang des vierzehnten Jahrhunderts war es vorbehalten, daß durch Anwendung des Kompasses die Seefahrten gefördert wurden. Durch die Einführung des Kompasses wurde die Schiffahrt aus dem Zustande der Gebundenheit erlöst; der Seemann konnte nun getrost seinen Kurs über die hohe See verfolgen. Er war unabhängig geworden von der Küste.

Sechstes Kapitel.

Spanien und Portugal.

Während der Herrschaft der Italiener in den südeuropäischen Meeren dehnten die portugiesischen, deutschen und skandinavischen Völker ihre Seefahrten nach und nach immer weiter aus. Die portugiesischen Eroberungen in Afrika hatten in der ganzen Nation den Trieb nach Entdeckungen unbekannter Länder erweckt, welcher in dem königlichen Prinzen Heinrich, der Seefahrer genannt, seinen vorzüglichsten Vertreter fand.[1] Um diese Entdeckungsreisen mit desto größerem Erfolge betreiben zu können, errichtete der Prinz in seinem Wohnorte Sagres eine Sternwarte und eine Seemannsschule, und hiermit begann die Begründung der eigentlichen Seewissenschaft und der wissenschaftlichen Seeschiffahrt.

Die natürliche Folge dieser Seereisen war eine ununterbrochene Reihe von Entdeckungen neuer Länder. Nach dem Ab-

---

[1] Im Jahre 1433 raubte der Seefahrer Gil Eannes Eingeborene von den kanarischen Inseln, bis zu welchen man sich bereits vorwagte. Um diesen Fehltritt gut zu machen und um den erzürnten Prinzen Heinrich zu besänftigen, schwor Eannes, im nächsten Jahre das bisher für unpassirbar gehaltene Kap Bojador zu umschiffen oder nie mehr heimzukehren. Die Umschiffung gelang, und zusehends erweiterten sich von dieser Zeit an die entdeckten Gebiete in jedem Jahre.

leben Heinrichs des Seefahrers (13. November 1460) drangen die Portugiesen immer weiter gegen Süden vor, und die portugiesischen Seefahrer fuhren fort, nach und nach alle Meere zu durchstreifen, um neue Länder zu entdecken: Barthol. Dias entdeckte 1486 glücklich die afrikanische Südspitze und nannte sie das „stürmische Vorgebirge", eine Bezeichnung, die König Johann II. in hoffnungsvoller Voraussicht in „Kap der guten Hoffnung" umwandelte. Vasco da Gama umschiffte das Kap der guten Hoffnung, befuhr die Ostküste Afrikas und von Melinda aus erreichte er mit Hülfe der regelmäßigen Winde das ersehnte Ziel Indien.

Diese Reise nach Indien (1497—1499) eröffnete für Handel und Schiffahrt eine neue Straße. Cabral entdeckte (1500) auf einer Fahrt nach Ostindien, weil er sich zu weit westlich hielt, Brasilien; er nannte den Küstenstrich „Terra da Santa Cruz", nahm ihn für Portugal in Besitz und gelangte darauf glücklich mit sechs Schiffen nach Ostindien.

Die höchste Blüthezeit der portugiesischen Seemacht und des Seehandels fällt in die Zeiten von 1495—1557. — Der blühende Handel und die bedeutende Handelsmarine, welche sich unter diesen glücklichen Umständen in Portugal gebildet hatte, ging jedoch zu Grunde, als Spanien seit 1581 über Portugal herrschte. Und durch die Einführung der Inquisition wurde die portugiesische Seemacht und Handelsmarine sehr gelähmt und der Fortschritt und die Entwickelung des Seewesens gehemmt; mußte doch sogar ein Seemann, wegen seiner schnellen Seereisen, die er mit seinem Schiffe machte, in dem Kerker der Inquisition schmachten, weil man annahm, daß eine so schnelle Reise nur mit Hülfe der Zauberei ermöglicht worden sei.

Den Grund zur spanischen Seemacht legte Columbus, ein Genueser von Geburt, welcher an den Entdeckungsreisen der Portugiesen Theil genommen hatte. Diesem großen Geiste gelang es nach vielen Bemühungen von Spanien aus Unter-

stützung zu erhalten, um die unbekannten Wogen zu durchschiffen und nach vielen Drangsalen endlich (1492) die östlichen Inseln von Amerika zu entdecken. Er war der erste Europäer, der die neue Welt betrat, aber auch wohl der erste Seemann, der, durch Verrath und Undank belohnt, mit Ketten belastet den Ozean durchschiffen mußte, dessen Fluthen er mit so reichen Entdeckungen gemessen, und worauf er sich um sein Geschlecht so großes Verdienst erworben hatte.

Christoforo Columbus (span. Colon) segelte am 3. August 1492 von Palos (nordwestlich von Cadix an der Mündung des Tinto) ab; seine Flotte bestand aus drei Schiffen. Die „Santa Maria“, die „Pinta“ und die „Nina“, ein Schiff mit einem Besansegel. Es befanden sich im ganzen 120 Personen auf den Schiffen. Am Tage der Abreise wurde das Ruder der „Pinta“ beschädigt und die Flotte lief deshalb die kanarischen Inseln, den Hafen Gomera, an. Nachdem die Schiffe ausgebessert worden, verließ Columbus am 6. September Gomera, um den westlichen Ozean zu befahren.

Nachdem dieselben eine Fahrt von 33 Tagen zurückgelegt hatten, erblickte Columbus am 11. Oktober, Abends 10 Uhr, ein Licht, daß von einer Stelle zur andern wanderte. Endlich um 2 Uhr morgen gab die „Pinta“ einen Kanonenschuß als verabredetes Signal von entdecktem Lande. Man zog die Segel ein, drehte bei und erwartete den Anbruch des Tages. Als die Sonne übers Meer schien, landeten sie in der neuen Welt.

Es war die Insel „Guanahani“, heute „Watlingsinsel“ genannt. Columbus ließ die königliche Fahne wehen, und nahm von der Insel, die er „San Salvador“ nannte, im Namen des spanischen Monarchen feierlich Besitz. Da Columbus glaubte, nach einer an den äußersten Grenzen Indiens gelegenen Inseln gekommen zu sein, so nannte er diese östlichen Inseln von Amerika Westindien und den Eingeborenen gab

er den bis heute gebräuchlichen Namen „Indianer". Den Goldschmuck, den die Indianer in der Nase trugen, gaben sie bereitwillig für Glasperlen her.

Am 14. Oktober untersuchte Columbus die Insel Guanahani, nahm sieben Eingeborene als Dolmetscher mit und lichtete am selben Abend den Anker um Cipango, das erhoffte Goldland, aufzusuchen, und als er am 28. Oktober 1492 die Insel Cuba erreichte, glaubte er das erhoffte Goldland gefunden zu haben.

Columbus selbst stieg ans Land, fand aber das ersehnte Gold nicht, dagegen erfuhr er, daß der König vier Tage weit im Innern des Landes residire. Er schickte zwei Gesandte ab, um mit demselben ein freundliches Verhältniß anzuknüpfen. Torres, ein getaufter Jude, der Hebräisch, Chaldäisch und Arabisch verstand, begleitet sie als Dolmetscher. Die Gesandten fanden zu ihrer Enttäuschung einen nackten Häuptling in ärmlicher Hütte, der kein Wort Hebräisch, Chaldäisch und Arabisch verstand, die Fremdlinge jedoch mit großer Ehrerbietung empfing. Man lernte hier zuerst die Kartoffeln und den Tabak kennen.

Von dort aus segelte er nach Haiti, wo er am 6. Dezember in einen Hafen einlief, den er „San Nichoeas", in einem andern, wo er zwei Tage blieb, den er „Concepcion" nannte; endlich gab er der ganz großen Insel den Namen „Hispaniola".

Das freundliche, einfache und ruhige Leben der Eingebornen dieser Insel behagte den Spaniern so, daß viele von ihnen um die Erlaubniß baten, hier bleiben zu dürfen. So kam Columbus auf die Idee, hier eine Kolonie zu gründen. Aus dem Wrack des gestrandeten Schiffs „Santa Maria" baute er eine kleine Festung und legte sechs und dreißig Personen mit Waffen und Schiffsbedarf auf ein Jahr hinein. Diese Ansiedelung nannte er „Villa de Natividad" oder vielmehr Fort „La Navidad".

Am 4. Januar 1493 verließ Columbus Hispaniola, um nach Spanien zurückzukehren, und lief am 15. März in den Hafen von Palos wieder ein, den er vor $7^{1}/_{2}$ Monaten verlassen hatte. Sein Empfang in Palos und auch seine nachherige Reise nach Barcelona, wo der spanische Hof damals sich befand, war ein wahrer Triumphzug. Die Monarchen empfingen Columbus in öffentlicher Audienz, nahmen ihn bei der Hand und befahlen ihm zu sitzen, während er ihnen seine Erlebnisse der Reise erzählte.

Nach diesem ging Columbus nach Sevilla, um einen zweiten Entdeckungszug zu fördern. Im Verein mit Juan Rodriguez de Fonseca, Kanonikus und Diakonus von Sevilla, hatte Columbus bald eine kleine Flotte zusammen gebracht. Am 25. September 1493 segelte das aus 12 Caravelen und 5 kleineren Schiffen bestehende Geschwader mit 1500 Mann aus der Bai von Cadix, berührte am 5. Oktober die kanarischen Inseln und lief in Gomera ein, um sich dort mit neuem Vorrath an Lebensmitteln zu versehen. Am 7. Oktober steuerte er nach der neuen Welt, mehr südlicher, als auf der ersten Reise.

Columbus entdeckte auf dieser Fahrt die „Kleinen Antillen" und fuhr am 21. November nördlich von Hispaniola an der Küste dieser großen Insel hin und kam in sechs Tagen in Villa de Natividad an, wo er die spanische Besatzung gelassen.

Was mußte er hier erblicken. Die Festung war zerstört, die Besatzung war theils von Krankheiten hinweggerafft worden, theils untereinander in Streit gerathen und von den Eingeborenen erschlagen worden. Am 7. Dezember 1493 fuhr er nach der Ostseite der Insel, wo er landete. Hier hatte die Natur einen geräumigen und sicheren offenen Hafen gebildet. Nachdem er Volk, Waffen und Werkzeuge ans Land gebracht, begann er am 11. Dezember eine Stadt zu bauen; und im Anfang März 1494 war die Stadt bereits fertig. Columbus

nannte die Stadt „Isabella“, zu Ehren der Königin von Kastilien.

Am 24. April segelte Columbus in der unmittelbaren Richtung nach Cuba, und am 4. Mai besuchte er Jamaica. Am 18. Mai erreichte das Geschwader wieder die Insel Cuba, und gelangte, die Küste entlang fahrend, an einen Archipel furchtbarer Koralleninseln.

Ueberzeugt, daß Cuba festes Land sei, verzichtete er darauf, die Küste weiter zu untersuchen, wandte sich südöstlich, fand die Insel „Evangelista“, jetzt „Fichteninsel“ genannt, steuerte von da in südlicher Richtung und wollte die nördliche Küste von Jamaica untersuchen, als er sich in eine tiefe Bai eingeschlossen fand. Er kehrte zurück, warf an der Mündung eines großen Flußes Anker und verkehrte auf freundliche Weise mit den Eingeborenen. Bei dem ungünstigen Wind verlor er erst am 18. August die Ostspitze von Jamaica aus dem Gesicht und kehrte, nachdem er auch die Südküste Haytis erforscht, in den Hafen von Isabella zurück.

Unterdes hatte der Kommandant des Hafens von Isabella durch Ausschweifungen und Habsucht den Haß der Indianer auf sich geladen. Er hatte auch aus den aristokratischen Elementen der Kolonie eine Partei gegen Columbus gebildet, der sich auch der Pater Boyle zugesellte. Mit einigen Mißvergnügten bemächtigte Boyle sich einiger Schiffe und ging nach Spanien unter Segel.

Die Feinde des Columbus waren in Spanien thätig, um sein Ansehen zu untergraben. Der König beschloß, einen zuverlässigen Mann zur Untersuchung der vorgebrachten Beschwerden gegen Columbus nach Hispaniola zu entsenden und hierzu wurde als Kommissar Juan Aguado, ein Freund Columbus', ernannt, der denn auch im Oktober in Isabella anlangte, aber sich hier in anmaßendster Weise und offener Partei gegen seinen Freund benahm, weshalb Columbus

beschloß, mit demselben zu seiner Vertheidigung nach Spanien zurückzukehren. Als er am 11. Juni 1496 in Spanien eintraf, war sein Empfang sehr kühl, nur die Monarchen begrüßten ihn zu Burgos mit dem größten Wohlwollen und versprachen ihm die Ausrüstung einer dritten Expedition, die jedoch erst 1498 zustande kam.

Trotz Juan Fonsecas, der an der Spitze der Gegner Columbus' stand, absichtlichen Aufschubs, konnte Columbus doch am 30. März 1498 aus dem Hafen San Lucar de Barrameda unter Segel gehen, um seine dritte Reise nach der neuen Welt zu unternehmen.

Auf der Insel Porto Santo schaffte er die gewohnten Erfrischungen an, brachte in Madeira einige Tage zu, befreite bei Gomera ein von einem französischen Seeräuber genommenes spanisches Schiff, und als er auf die Ferro-Insel kam, theilte er sein kleines Geschwader in zwei Theile; drei Schiffe sandte er nach Hispaniola, er selbst ging mit den drei anderen nach dem „Vorgebirge der grünen Insel" und setzte seinen Weg gegen SW. fort. Acht Tage lang quälte eine furchtbare Hitze unter der heißen Zone seine Mannschaft. Dies Mißgeschick veranlaßte Columbus, mehr nordwärts zu steuern.

Als er am 31. Juli in dieser Richtung segelte, entdeckte ein Matrose vom Mastkorb aus drei aus einer Insel sich erhebende Berge, welche Columbus „Trinidad" nannte. Während er am 1. August die Ufer der Insel beschiffte, erblickte er Land.

Am 5. August 1498 also landeten von Columbus geführte Europäer zum erstenmal am Festlande der neuen Welt, Amerika, wiewohl Columbus damals nicht genau bestimmen konnte, ob es eine Insel oder ein ungeheuer fortgehender Strich Landes sei.

Die Indianer nannten ihr Land, „Paria". Mit Mühe kam er mit seinen Schiffen an die Mündung eines Flußes, welcher eine unermeßliche Wassermenge zu ergießen schien, wes-

halb er „Drachenmund“ genannt wurde. Darauf in den Fluß hineingesegelt, fuhren die Schiffe 104 Meilen stromaufwärts und fanden, daß je weiter sie kamen, das Wasser frischer (süßer) wurde, und daß es ein langer Fluß sei. Es war der Orinoco-Fluß.

Aber Columbus konnte nicht lange in diesen Gegenden verweilen, weil er von den auf Hispaniola zurückgelassenen Spaniern zu viel fürchtete. Er verließ also am 13. August die Küste von Paria und kam am 30. August bei der neu aufgebauten Stadt St. Domingo an.

In der Kolonie selbst war eine Verschwörung ausgebrochen, an deren Spitze ein gewisser Boldan stand, infolgedessen beschuldigte man den Columbus, daß er sich zum Herrscher der entdeckten Länder, und alle Indianer zu Sklaven machen wollte, was namentlich die Königin Isabella, die bisher eine warme Beschützerin des Columbus gewesen war, mit Entrüstung gegen Columbus erfüllte. Von Spanien aus wurde, in der Person Francisco de Bobadilla, ein Bevollmächtigter nach Hispaniola entsandt, der die dortigen Angelegenheiten untersuchen und nöthigenfalls den Admiral Columbus seiner Würde entsetzen sollte.

Dieser Bevollmächtigte langte am 23. August 1500 mit zwei Karavellen und 25 Soldaten auf Hispaniola an, trat sogleich mit den größten Anmaßungen auf, erklärte Columbus für schuldig und entsetzte ihn seiner Würde, ehe er noch eine Untersuchung gegen ihn eingeleitet hatte. Ja er ließ ihn, wie auch seinen Bruder in Ketten legen und beide nach Spanien schaffen.

Sobald dem Schiff, das die Gefangenen nach Spanien bringen sollte, die Küste aus dem Gesicht war, trug der Schiffshauptmann Martin dem Columbus an, ihn seiner Fesseln zu entledigen; aber der Held erwiderte, da sie ihm auf Befehl seines Herrschers angelegt worden, so könne auch Niemand, als dieser, sie ihm abnehmen, und er werde sie als dauerndes

Andenken an die Dankbarkeit Spaniens gegen den bewahren, der ihm den Weg zu einer neuen Welt eröffnet.

Bei der Ankunft in Cadix schrieb Columbus einen Brief an die Monarchen unterm 20. November 1500, worin er meldete, er und seine beiden Brüder seien in Ketten angekommen.

Der König Ferdinand und die Königin Isabella waren entrüstet darüber, daß Bobadilla seine Vollmacht mißbraucht hatte; sie gaben Befehl, die Gefesselten sogleich zu befreien, und den Admiral an den Hof nach Granada zu senden, wo er mit großer Höflichkeit und schönen Worten empfangen wurde.

Die Monarchen ermächtigten schließlich Columbus noch zu einer vierten Entdeckungsreise. Das Geschwader bestand aus 4 Schiffen mit 180 Personen an Bord und segelte am 9. Mai 1502 von Cadix ab. Columbus gelangte in sechzehn Tagen von den kanarischen auf die westlichen Inseln. Da aber eines seiner Schiffe ein sehr schlechter Segler war, ging er nach St. Domingo es mit einem bessern zu vertauschen oder dasselbe ausbessern zu lassen und dort abzuwarten, bis ein furchtbarer Orkan, den er anziehen sah, vorüber war. Er segelte dann nach kurzem Aufenthalt in südwestlicher Richtung und entdeckte das „Cap Gracias Dios“ an der Küste von „Honduras“.

Nachdem Columbus, an der Küste Mittelamerikas hinfahrend, bis zum Isthmus von Panama gelangt, ohne jedoch die erhoffte Durchfahrt nach Ostindien zu finden, lenkte er in den letzten Tagen des April 1503 von der Küste ab und richtete seinen Lauf östlich gegen Hispaniola, sah sich aber an der Insel Jamaica genöthigt, sein Schiff stranden zu lassen.

Die Bewohner der Insel lieferten freigebig, was die Spanier an Lebensmitteln bedurften. Um wieder von der Insel wegzukommen, sandte Columbus den Diego Mendez auf

einem Indianerboot zu dem Gouverneur von St. Domingo um ihn um ein Schiff bitten zu lassen.

Da die Lieferungen der Indianer an Lebensmitteln für die Spanier immer seltener wurden, so griff Columbus in dieser Bedrängniß zu einer List, indem er eine eben eintretende Mondfinsterniß den entsetzten Indianern als eine Strafe des Himmels für sie schilderte, und wirklich erhielt er von da an Lebensmittel im Ueberfluß.

Endlich nach einem Jahr erschienen zwei Fahrzeuge, welche ihn nach St. Domingo holten, wo er sich zur Rückkehr nach Europa vorbereitete. Am 12. September ging er unter Segel, und die neue Welt entschwand für immer seinen Augen. Fortwährend von Stürmen beunruhigt, ging er endlich am 25. November im Hafen von San Lucar vor Anker und begab sich von da nach Sevilla.

Der edle Mann mußte noch erleben, daß sogar kleinlicher Neid sich bemühte, das Verdienst seiner Entdeckungen zu schmälern. Gram und Kummer nagten an seiner Seele; seine Krankheit verschlimmerte sich und er verschied im 59. Jahre seines Lebens zu Valladolid am 20. Mai 1506.

Christoph Columbus war kaum ein Jahr verstorben, da wurde Amerigo Vespucci, ohne sein Zuthun, die Ehre zu Theil, daß der ganze neue Welttheil nach ihm den Namen empfing.

Vespucci hatte 4 Reisen in die neu entdeckten Länder gemacht. Ein Deutscher, Namens Waldseemüller, hat diese Reiseberichte („Vier Schiffahrten des Amerigo Vespucci 1507“) herausgegeben und hinzugefügt, diesen vierten Erdtheil darf man wohl füglich Ameriglands nennen.

Bei dem Wetteifer der Portugiesen und Spanier, neue Länder zu entdecken, war aufs förderſamste thätig ein gewisser Martin Behaim, patrizischer Bürger aus Nürnberg, dem lange Zeit von deutschen Litteraten die eigentliche Ent-

deckung Amerikas zugeschrieben und der lange als Nebenbuhler des Ruhms Columbus gepriesen wurde. Martin Behaim kam 1480 an den Hof von Portugal und wurde wegen seiner außerordentlichen mathematischen und kosmographischen Kenntnisse der Flotte beigesellt, welche der König 1484 unter dem Admiral Diego Cam (Diogo Cão) zur Entdeckung der Westküste von Afrika ausschickte, wobei Letzterer am 18. Januar 1485 die portugiesische Denksäule[1] am Vorgebirge der guten Hoffnung errichten half. Zum Danke für seine Verdienste wurde er zum Ritter des Christusordens geschlagen; er vermählte sich 1486 mit der Tochter des Lehnsherrn von Fayal, Ritter Jobst von Hutten, mit dem er schon früher bekannt geworden war, und besuchte 1490 seine Verwandten in Nürnberg, wo er seinen berühmten Erdglobus verfertigte, den er als ein bleibendes Denkmal deutschen Scharfsinnes seiner Vaterstadt Nürnberg schenkte. Nach Lissabon und Fayal zurückgekehrt, starb er am 29. Juli 1506 in Lissabon, von dem Kaiser Maximilian „als der weitgereisetste Deutsche“ belobt.[2]

Die mit Eifer fortgesetzten Unternehmungen, neue Seewege zu erforschen, veranlaßten den Portugiesen Magalhaen zu der ersten Reise um die Welt (von 1519 bis 1521), indem er, von der spanischen Regierung mit einer Flotte von fünf Schiffen ausgerüstet, die Südspitze von Amerika umschiffte, die Meeresenge fand, welche aus dem Atlantischen Ozean in das stille Meer leitet, und die noch heute seinen Namen führt,

[1] Die Schiffskapitäne der Portugiesen errichteten anfangs in den neu entdeckten Ländern hölzerne Kreuze als Zeichen der Besitzergreifung jener Gebiete im Namen ihrer Herrscher. König Johann II. befahl, anstatt dieser Kreuze steinerne Säulen von der Höhe von zwei Manneslängen mit dem königlichen Wappenschild und entsprechenden Inschriften zu errichten.

[2] C. G. v. Murr, Diplomatische Geschichte des berühmten Ritters Martin Behaim (Gotha 1801); F. W. Ghillany, Geschichte des Seefahrers Ritter Martin Behaim (Nürnberg 1853).

den stillen Ozean durchsegelte und die Philippinen-Inseln, auf welchen er seinen Tod fand, entdeckte.

Im Jahre 1519 begann der Spanier Ferdinand Cortez den Krieg gegen das mexikanische Reich und vollendete die Unterwerfung desselben durch Eroberung der Hauptstadt Mexiko, entdeckte später 1536 die Halbinsel Californien, wurde aber für seine Dienste mit Undank belohnt und starb 1554, fast vergessen, auf seinem Landgut bei Sevilla. — Der Spanier Francis Pizarro eroberte nach einem blutigen Kriege 1531 das reiche Goldland Peru und gründete die Hauptstadt Lima; hier wurde er 1541 in seinem Palast von einem Haufen Spanier ermordet. — Auch als Seehelden zeigten sich die Spanier mit den Italienern vereint in der berühmten Seeschlacht bei Lepanto 1571, in welcher Juan d'Austria mit 240 Segeln die türkische Flotte von 320 Segeln so schlug, daß die Türken 150 Schiffe und 15 000 Mann verloren.



Galeone.

Die reichen Bergwerke Amerikas (Perus und Mexikos) lieferten den Spaniern jährlich mehrere Millionen an Gold, Silber und anderen Metallen; diese Reichthümer abzuholen, ward alljährlich von Cadix aus eine Flotte nach Amerika gesandt, welche man die Silberflotte zu nennen pflegte. Durch die

weiten Seereisen, welche man nun unternahm, wurden die seemännischen Kenntnisse sehr erweitert, die Schiffe verändert und die Kriegsmarine verbessert; die sogenannte „unüberwindliche Armada" war die berühmteste spanische Flotte, welche in der Geschichte erwähnt wird; nach dem Untergange dieser Flotte (Juli 1588), in dem Kriege mit England, ist keine achtunggebietende Seemacht mehr in Spanien entstanden.

Die spanische Armada, die sogenannte „unüberwindliche Flotte", welche in der Geschichte so oft erwähnt wird, war eine der größten Flotten und Seerüstungen, womit König Philipp II. von Spanien seine Todfeindin, die Königin Elisabeth von England, für immer zu demüthigen und die aufstrebende Macht Englands mit einem Male zu unterdrücken, hauptsächlich aber die Wiederherstellung des Katholizismus in ganz England zu erzwingen und ganz England zu erobern gedachte, und als die Nachricht einlief, die englische Königin Elisabeth habe die gefangene katholische Königin von Schottland, Maria Stuart, am 8. Februar 1588 hinrichten lassen, brachte dieses die spanischen und päpstlichen Entwürfe rasch zur Reife, und der Papst versprach dem König Philipp II. von Spanien eine Beihülfe von einer Million Scudo zu seiner Unternehmung eines Angriffs auf England.

Die spanische Flotte bestand hauptsächlich aus zwei Gattungen von Schiffen. Die größten hießen Galeonen, und waren insofern seltsam gebaut, als sie im Hintertheil oft fünf bis sechs Verdecke hatte, und in der Ferne wie schwimmende Kastelle erschienen. Die kleineren hießen Galeeren, auf denen man sich ebensowohl der Ruder als der Segel bediente.

Als diese Riesenflotte die spanische Küste verließ, bestand sie aus 133 Segeln, von denen viele den englischen an Größe weit überlegen waren. Sie hatte 20 000 Soldaten, 8000 Matrosen und 2000 Freiwillige aus den ersten Geschlechtern Spaniens an Bord, führte 2650 Kanonen, war für ein halbes

Jahr verproviantirt und mit einer unermeßlichen Menge von Kriegsvorräthen jeder Art versehen. Ihre Ausrüstung dauerte drei Jahre und soll 120 Millionen Dukaten gekostet haben. Sie war die größte Seemacht, die seit Menschengedenken versammelt worden war.

Obgleich man in England seit geraumer Zeit um diese Rüstung wußte, setzte doch die Nachricht, daß die Armada wirklich abgesegelt sei, alles in Schrecken und Befürchtung. Die englische Flotte zählte damals höchstens 30 Kriegsschiffe, und diese im Vergleiche kleine Macht war alles, was man dem Feinde zur See entgegensetzen konnte. Indessen wurden alle Handelsstädte aufgefordert, eine gewisse Anzahl von Schiffen zu stellen, um die Stärke der Seemacht zu vermehren; die Rheder von London verdoppelten die fünfzehn, die ihnen auferlegt worden waren, aus eigenem Antriebe. Der hohe und niedere Adel Englands rüstete auf seine Kosten 43 Schiffe aus. Lord Howard von Effingham wurde zum Admiral ernannt, unter ihm befehligten Drake, Hawkins und Forbisher, sämmtlich Männer von bewährtem Muthe und erprobter Geschicklichkeit.

Die Hauptflotte lag im Hafen von Plymouth. Ein kleineres Geschwader, bestehend aus 40 Schiffen, kreuzte unter dem Befehle des Lord Seymour auf der Höhe von Dünkirchen, um die Abfahrt der unter dem Herzog von Parma stehenden spanischen Flotte zu verhindern, die in der Nähe von Nieuport und Dünkirchen zusammengezogen werden sollte.

Anfangs Mai 1588 war die spanische Armada bereit; ihr Auslaufen wurde jedoch durch den Tod des Admirals, Marquis von Santa Croce, und des Vice-Admirals, Herzog von Paliano, verzögert. Der Herzog von Medina-Sidonia[1]) erhielt den Oberbefehl.

---

[1] Aus Schillers unübertrefflichem Don Carlos bekannt.

Den Tag nach dem Auslaufen der Armada aus dem Hafen von Lissabon wurde sie von einem heftigen Sturme überfallen, der einige der kleineren Schiffe versenkte und die Flotte zur Umkehr zwang. Nach Verlauf einiger Zeit stach sie abermals in See. Ein niederländischer Pirat, der in jenen Gewässern kreuzte, bekam die Armada zuerst zu Gesicht und suchte sogleich die englische Flotte auf, um den Admiral von der Annäherung der feindlichen Flotte zu benachrichtigen. Effingham hatte gerade noch Zeit, den Hafen mit seinen Schiffen verlassen zu können, als er am 10. Juli 1588 „die spanische Flotte", voran Thürme wie Schlösser, in Form eines Halbmondes ansegeln sah. Die Flügel breiteten sich bis zu einer Länge von sieben englischen Meilen aus; sie bewegte sich, obwohl mit vollen Segeln, nur langsam vorwärts, gleich als wäre der Wind müde, sie zu treiben, als „seufzte der Ozean unter ihrer Last".

Da der englische Admiral befürchtete, die Spanier möchten ihm wegen der Größe ihrer Schiffe und Anzahl ihrer Truppen im Nahgefecht überlegen sein, begnügte er sich weislich, sie bloß zu necken, und aus Stürmen, widrigen Winden und anderen Zufällen der Art allen nur möglichen Vortheil zu ziehen. Es dauerte nicht lange, so bot sich ihm eine günstige Gelegenheit, den Viceadmiral Recaldo anzugreifen. Dies that er in Person, und manövrirte mit Schiff und Kanonen so geschickt, daß die Spanier in ernstliche Besorgniß um das Schicksal ihres Anführers geriethen. Von nun an hielten sie sich näher aneinander, nichtsdestoweniger griffen die Engländer noch an demselben Tage eine der größten Galeeren an. Zwar kamen dieser andere spanische Schiffe zu Hülfe, eine der schönsten Galeonen aber, mit einer großen Summe Geldes an Bord, wurde von Francis Drake genommen. Auch in den übrigen Einzelgefechten blieben die Engländer, durch die Leichtigkeit ihrer Schiffe und die Geschicklichkeit ihrer Mannschaften, stets Sieger.

Der Plan der Spanier war, der Herzog von Medina-Sidonia sollte durch den englischen Kanal segeln, um in der Straße von Dover den Herzog von Parma mit 30 000 Mann aus den Niederlanden über den Kanal zu bringen und in England zu landen.

Die Spanier setzten ihre Fahrt fort, bis sie Calais gegenüber kamen, wo der Herzog von Medina vor Anker ging und den Herzog von Parma ersuchen ließ, die Einschiffung seiner Truppen zu beschleunigen. Farnese traf zwar alle Anstalten dazu, benachrichtigte aber Medina, daß seine Schiffe nur zum Transport, nicht zum Gefecht geeignet wären, daß daher, bevor die Armada der Küste nicht näher gekommen, und diese nicht von der Anwesenheit der holländischen und englischen Schiffe befreit wäre, die Einschiffung selbst unmöglich stattfinden könne.

Die Armada machte sich infolge dieser Mittheilung wieder auf und langte, das englische Geschwader an der einen, das holländische an der anderen Seite, im Angesicht von Dünkirchen an, wo eine plötzliche Windstille allen weiteren Bewegungen Einhalt that.

Um Mitternacht erhob sich jedoch eine starke Luft, und der englische Befehlshaber Howard ließ acht, mit Schwefel, Pech und andern Brennstoffen gefüllte Schiffe in Brand stecken und von dem Winde gegen die verschiedenen Abtheilungen der spanischen Flotte treiben. Die Dunkelheit der Nacht vermehrte die Bangigkeit, womit die Spanier diese in Rauch und Flammen gehüllten Schiffe herankommen sahen, bis zuletzt ein Schrecken die Flotte von einem Ende bis zum anderen ergriff; einige lichteten die Anker, die meisten hieben die Ankertaue ab und ließen ihre Schiffe vor dem Winde treiben; in dieser Verwirrung liefen viele aneinander und beschädigten sich so, daß ein beträchtlicher Theil seeuntüchtig wurde. Mit Anbruch des Tages hatte die Unordnung den höchsten Grad erreicht, und

es zeigte sich, daß die Schiffe weit voneinander getrennt und nach allen Richtungen zerstreut waren.

Die englische Flotte war durch das Geschwader des Lord Seymour verstärkt worden. Lord Howard, kräftig unterstützt von Drake und den andern Befehlshabern, säumte daher nicht, seinen Vortheil zu verfolgen, und griff den Feind an verschiedenen Punkten zugleich an. Der Kampf dauerte von 4 Uhr Morgens bis 6 Uhr Abends. Die Spanier fochten wüthend, aber ihre Kanonen richteten nur wenig gegen die Engländer aus, während viele ihrer eigenen unlenkbaren Schiffe stark beschädigt wurden und 12 der größten entweder strandeten, untergingen oder sich ergeben mußten.

Der Zweck der „unüberwindlichen" Armada war offenbar verfehlt, und der spanische Admiral schickte sich zur Heimkehr an, allein ein starker Südwind erlaubte nicht, durch den Kanal zu fahren; daher mußte die spanische Flotte nach Norden steuern und ihre Fahrt um die britische Insel nehmen, verfolgt von dem größten Theile der englischen Flotte.

Bei den Orkney-Inseln wurde die Armada von einem heftigen Sturm befallen; viele Schiffe, welche ihre Anker verloren hatten, wurden nach allen Richtungen zerstreut; einige litten an den westlichen Inseln, andre an den Küsten von Irland, Schiffbruch, und von dieser furchtbaren Flotte kehrte kaum die Hälfte der Schiffe nach Spanien zurück. Im ganzen verlor die spanische Flotte 72 große Schiffe und 10185 Mann. So ging die Armada, „des Mittags stolze Flotte" zu Grunde, ihr Untergang erfüllte ganz Spanien mit Trauer. Die Armada war vernichtet; einhundertundzwanzig Millionen Dukaten umsonst geopfert worden, und der Schiffbruch der Armada hatte auch die Vernichtung von König Philipps gesamtem politischen System zur Folge.



Siebentes Kapitel.

Die Hansa.

An seemächtige, meerbeherrschende Bürger seiner Städte denkt der Deutsche, wenn er den Namen „Hansa" nennen hört.
(Schäfer.)

Das deutsche Seewesen befand sich schon um 1250 auf einem bedeutenden Standpunkte und hatte unter allen Völkern das Uebergewicht zur See, wohin es besonders durch die Hansa oder den Hansabund gelangte.

Der Hansabund war ein Bund, der zwischen den an der Nord- und Ostsee, wie auch von vielen im Binnenlande gelegenen Handelsstädten errichtet wurde, zum Zweck der Gemeinsamkeit im Handeln und Erwerben, Schutz der angeknüpften Handelsverbindungen im Auslande und Behütung der Handelswege zu Wasser und zu Lande. Diesem Bunde, welcher zuerst im Jahre 1241 zwischen den beiden Städten Lübeck und Hamburg errichtet wurde, schlossen sich nach und nach so viele See- und Landstädte an, daß die Zahl sich in der Blüthezeit des Bundes zu Ende des vierzehnten Jahrhunderts auf mehr als 87 belief.

Als Hansestädte zu verschiedenen Zeiten werden genannt: Amsterdam, Anklam, Arnheim, Aschersleben, Alfeld,

Andernach, Brakel, Kammin, Demmin, Dinant, Gardelegen, Höxter, Landsberg, Berlin, Bolsward in Friesland, Braunschweig, Bremen, Breslau, Briel, Buxtehude, Kampen, Kolberg, Köln, Krakau, Kulm, Danzig, Deventer, Dorpat, Dortmund Dordrecht, Duisburg a. Rh., Einbeck, Elbing, Elburg, Emden, Emmerich, Frankfurt, Göttingen, Goslar, Greifswalde, Gröningen, Halberstadt, Halle a. S., Hamburg, Hameln, Hannover, Harderwyk, Helmstädt, Hervorden, Hildesheim, Kiel, Königsberg, Lemgo, Lübeck, Lüneburg, Magdeburg, Minden, Münster, Nimwegen, Nordheim, Osnabrück, Paderborn, Quedlinburg, Reval, Riga, Rostock, Rügenwalde, Roermonde, Salzwedel, Stade, Neustargard, Stavern, Stendal, Stettin, Stolpe, Stralsund, Soest, Thorn, Uelzen, Wesel, Wisby, Wismar, Zirksee, Zütphen, Zwoll, Arnemuiden, Braunsberg, Enkhuizen, Hasselt, Hindelopen, Middelburg, Pernau, Utrecht, Wieringen, Bielefeld, Coesfeld, Golnow, Hamm, Lippe, Venlo, Unna und Warburg. Der mächtige Bund erstreckte sich von der Mündung der Schelde an der Grenze Belgiens bis an den finnischen Meerbusen in Rußland und von den Küsten der Nord- und Ostsee bis an den Thüringerwald. Lübeck stand an der Spitze des Bundes und die gemeinschaftlichen Angelegenheiten wurden zu Lübeck auf sogenannten Hansatagen ausgemacht.

Die Veranlassung zu dem mächtigen Städtebündniß gab der König Erich von Norwegen, der den Handel beeinträchtigte, welchen die Deutschen mit der Stadt Bergen betrieben und ihre dort lagernden Güter mit Beschlag belegte. Dieses wollten die wendischen Städte sich nicht gefallen lassen; der Gedanke der Selbstwehr aber mußte ihnen um so leichter kommen, als die Zerfallenheit des deutschen Reiches sie schon veranlaßt hatte, sich im Jahre 1283 zu einem bewaffneten Bunde zu vereinen, welcher verpflichtet war, im Nothfall auch Orlogsschiffe auszurüsten und mit Kriegsleuten zu bemannen. — Die Städte Riga und Wisby verhießen Beistand und man beschloß,

von ihnen unterstützt, Norwegen zu strafen; dies gelang schnell. Die kräftig gehandhabte Handelssperre nöthigte König Erich 1285 Frieden zu suchen und die Güter der wendischen Städte auszuliefern. Durch solche Erfolge wuchs die äußere Macht des Städtebundes und im selben Maße steigerte sich auch sein staatlicher Einfluß; die Zahl der baltischen Städte, in denen das lübische Recht eingeführt wurde, mehrte sich und die freie Reichsstadt Lübeck an der Trave galt bald in stets weiteren Kreisen für die oberste Gerichtsbehörde.

Die Hansa bildete einen Staat im Staate! Mit ihrer See- und Handelsmacht war ihr Streben darauf gerichtet, in den nordischen Meeresgebieten die alleinige Herrschaft auszuüben. Gemeinsame gewinnbringende Handelsunternehmungen, zumal nach Rußland und dem skandinavischen Norden, war der Hauptzweck, und in diesem Bestreben begegneten sie sich und fielen bald zusammen mit dem mehrere Jahrzehnte älteren, schon im Anfang des dreizehnten Jahrhunderts entstandenen „Verein deutscher Kaufleute zu Wisby".

Wisby, die Haupt- und Hafenstadt der Ostseeinsel Gothland, war um die Mitte des elften Jahrhunderts schnell zur Haupthandelsstadt des europäischen Nordens emporgestiegen und bald nach dem Jahre 1200 waren die Deutschen in Wisby zu einem „Verein deutscher Kaufleute" zusammengetreten; da nun der Hansabund sich zu der Zeit bald immer mehr vergrößerte, so erfolgte um das Jahr 1290 der Beitritt Wisbys zur Hansa und damit das Aufgehen des Vereins in jene.

In dem Hansabund strahlte Deutschlands Ruhm im hellsten Glanze durch die Macht seiner Bürger, die in Ehrfurcht gebietender Selbständigkeit deutsches Land schirmten. Aber das rasche Emporblühen der Hansa erregte bald die Eifersucht der Nachbarstaaten, und es kam bald die Zeit, wo jene Städtebündnisse sich plötzlich zu einer staatsähnlichen Ein-

heit gestalten sollten, welche dem skandinavischen Norden Europas das volle Gewicht einer waffenkundigen deutschen Handelsmacht entgegenstellen konnte.

So mächtig war die Hansa, daß sie Könige von Norwegen und Dänemark bekriegen, den schwedischen König Magnus absetzen und Albrecht, Prinz von Mecklenburg, 1363 die Krone geben konnte. Im Kriege mit Waldemar III., König von Dänemark, eroberten sie Helsingör, Kopenhagen und alle festen Schlösser auf Schonen, machten sich zum Herrn des Sundes, plünderten alle dänischen Küsten und zwangen den König von Dänemark zu einem für ihn sehr nachtheiligen Frieden, durch welchen die Hansen große Freiheiten im Handel und Sundzoll, sowie alle Kriegskosten ersetzt erhielten.

Die hansische Flotte, welche in diesem Kriege thätig war und zu Ostern, den 9. April des Jahres 1368, auf der Rhede beim Gellen, zwischen Hiddens-Oe und der Insel Rügen sich sammelte, bestand aus 17 Orlogs-Koggen nebst 30 leichten Schiffen, „Sniggen“ und „Schuten“. Die Flotte hatte 1540 Bewaffnete nebst einem Dutzend Kriegsmaschinen an Bord. Mitte April ging die Flotte beim Gellen unter Segel und lief in den Sund ein, wo vier „Koggen“ und zwei „Rheinschiffe“ der Holländer mit 425 Mann an Bord nach der Verabredung zu ihnen stießen. Von einer dänisch-norwegischen Flotte war nichts zu hören und zu sehen. Man führte sogleich einen entscheidenden Hauptschlag und griff die feindliche Landmacht auf Seeland an, und schon zu Anfang Mai fiel Kopenhagen, nicht nur die Stadt sondern auch das feste Schloß, in die Gewalt der Hansen. In das Schloß selbst legte man nun deutsche Besatzung; die Stadt wurde geplündert und der Hafen durch versenkte Schiffe unbrauchbar gemacht.

Wie Kopenhagen, so erging es bald darauf Helsingör, den Inseln Amager und Hveen, der Stadt Nyköping und

Falster, Aalholm auf Lolland, den Schlössern Ellenbogen (Malmö), Falsterbode und Skanoer in Schonen. Ganz Seeland ward mit Mord und Brand durchstreift und geplündert. Als die Hansaflotte den Sund und die festen Plätze an demselben in ihrer Gewalt hatten, kam das Reich König Hakans VII. von Norwegen an die Reihe. Die Hansaflotte ging vom Sund aus nordwärts. Von Götha-Elf nördlich bis Kap Lindesnäs ward die Küste geplündert und mit Feuer und Schwert verwüstet. Die Schlösser und Städte Marstrand, Kongehelle (Kongself), Bödöse, die Inseln Thiörn, Bavaholm und Hising, viele Dörfer zwischen Bödöse und Bähus, die Distrikte Agdesiden, Hedesen, Sognedal und Ryefylke wurden auf solche Weise heimgesucht und gebrandschatzt. Selbst bis nach Bergen war eine Flotte von zehn Schiffen hinaufgegangen und hatte dort den Hof des Königs Hakan niedergebrochen.

Die hansischen Koggen hatten vorne und hinten kastellähnliche Erhöhungen und auf dem niedrigen Deckraum in der Mitte des Schiffs standen die Kriegsmaschinen, das Wurfgeschütz alter Zeit. Zweierlei Gattungen von Geschützen führten die hansischen Koggen, das sogenannte treibende Werk und die Blide. Die letztere entsandte das Geschoß, die Steinkugel oder sonstige schwere Körper, im Bogenwurf. Das treibende Werk, welche das schwere Geschütz jener Zeit bildete, schnellte durch Anwendung des Mechanismus eines Bogens oder einer Armbrust im großen das Geschoß. Von hier gingen jene Lagen von Steinen, eisernen Stangen, Balken, großen Wurfspeeren und anderen schweren Geschossen aus, welche, wenn sie trafen, auch aus größerer Entfernung furchtbare Verwüstungen auf dem feindlichen Schiff anrichteten und dasselbe wohl gar zum Sinken brachten. Neben den Koggen hatten sie eine gleiche Anzahl von sogenannten Sniggen und Schuten; sie bildeten die leichte Division der

großen Expedition. Die Snigge war ein kleines leichtgebautes Fahrzeug, welches zur Fortbewegung sowohl durch Ruder wie auch Segel eingerichtet war. Die Sniggen und Schuten waren wegen ihrer flachgehenden Bauart an den flachen Küsten und zwischen den überall drohenden Untiefen auch dort manövrirfähig, wo die tiefer gehenden schweren Koggen nicht anwendbar waren.

Um 1470 empfanden selbst die Engländer die Macht der Hansen auf das empfindlichste. Jene hatten sich Seeraub erlaubt, worüber die Hansen beim König von England vergeblich klagten; der Streit ging in Thätlichkeiten über, die Hansen in England wurden von den Engländern umgebracht und dagegen von den Hansen alle englischen Schiffe genommen und von Hamburg und Bremen insbesondere die englischen Küsten 30 bis 40 Meilen verwüstet. Die Kriegsgefangenen brachten sie auf ihre Schiffe und hingen sie ohne Gnade an den Masten auf, oder sie warfen sie kurzweg über Bord ins Wasser, wo sie elend ertranken. Auch eroberten die Hamburger 1472 sechs große englische Schiffe, die mit reichen Gütern beladen waren. Auch von der Hansastadt Danzig wurden Schiffe wider die Engländer ausgesendet, und ihr muthiger Kapitän Paul Benecke eroberte 1473 ein großes englisches Schiff „St. Thomas“ genannt, und gleich darauf besiegte er in einem Seetreffen eine große englische Galey, die unter burgundischer Flagge segelte; das eroberte Schiff brachte er in die Elbe und nachher in den Fluß Schwinge, wo dasselbe nebst der Ladung verkauft wurde.

So erzwangen die Hansen 1474 den für sie so vortheilhaften Utrechter Traktat; sie erhielten ihre wichtigen Privilegien und den ihnen abgenommenen Stahlhof zu London zurück und außerdem als Ersatz für erlittenen Schaden die Summe von 10 000 Pfd. Sterling.

Zur hansischen Zeit hatten auch die Binnenstädte manches

stolze Segel unter ihrer Flagge auf Salzwasser schwimmen. Die Bewohner der Seestädte waren nicht wie gegenwärtig die allgemeinen Schiffsrheder; die Seeschiffahrt wurde mit eigenen Seeschiffen der Binnenstädter von ihren eigenen Lagerhäusern an der Küste betrieben. Dordrecht war z. B. der Hafen der Stadt Köln. Es waren nicht Dordrechter Schiffe, sondern Kölner Schiffe unter Kölner Flagge, welche den Hafen Dordrechts und die Kanäle der Stadt belebten und den Flor derselben begründeten.

Die Hansen waren die Vermittler zwischen dem Norden und Süden. Bei der damaligen Schwierigkeit der Seereisen kamen die Südeuropäer nur bis in die Niederlande; hier erhielten sie die nordischen Erzeugnisse von den Hansen im Tausch für ihre Waaren. Zur Betreibung ihres Handels hatten die Hansen große Faktoreien. Eine zu Nowgorod und Plaskow in Rußland; eine zu Bergen in Norwegen; eine zu Brügge in Flandern, später zu Antwerpen; eine zu London in England. In diesen Faktoreien lebten sie nach eigenen Gesetzen so frei, von eigenen unverzollten Erzeugnissen so gut und so angenehm, wie in der Heimath. In London besaßen sie ein eigenes Grundstück, welches der Stahlhof (the steel yard) hieß, wo sie ohne alle Abgaben frei handeln konnten. Hier lebten die deutschen Kaufleute verschiedene Jahrhunderte in einer engen Gesellschaft. Ihre Handlung war überaus einträglich, indem sie den ganzen auswärtigen Handel Englands eine lange Zeit allein in Händen hatten, und alle Waren mit ihren eigenen Schiffen ein- und ausführten. (Der Stahlhof wurde erst 1853 an englische Privatleute verkauft).

Während der Zeit, wo die Hansen das Handelsmonopol in England besaßen, cirkulirte dort fast ausschließlich hansisches Geld, und da die Hansen von den Engländern Easterlinge genannt wurden, so ist hieraus der Ausdruck „Pfund Sterling“ für die bekannte englische Münze entstanden.

Dem Geiste der Kastenbildung jener Zeit folgend, und zur kräftigen Wahrnehmung gemeinschaftlicher Interessen namentlich auf gemeinschaftlicher Fahrt desto sicherer sich gegen Seeräuber zu schützen, waren die Glieder des Seehandels in scharf abgeprägten Gesellschaften, — die der „Schonenfahrer", der „Bergenfahrer", der „Holmfahrer" (nach Stockholm), der „Naugardfahrer" und später wohl durch eine Auslese aus diesen allen die „Kaufleute" schlechtweg genannt —, als Kaufleute- und Schiffer-Gilden vertreten und die der Flander-, Englands-, Islands-, Bergen-[1] und schon 1395 die Schonenfahrer-Brüderschaften gegründet. In Hamburg wurde aus der mit den Bootsleuten 1492 gegründeten „St. Annen-Brüderschaft", zu welcher später die übrigen Schiffer übertraten, 1522 eine Schiffergesellschaft, die Korporation der Seefahrenden Schiffer errichtet, die 1622 die Kasse „Stück von Achten" stiftete, welche, in die „Stiftung für Seefahrerwitwen" umgewandelt, noch jetzt in Hamburg besteht.

Die Flander-, Englands-, Schonen- und Emdenfahrer-Gesellschaften hatten in früheren Zeiten in Hamburg den ersten Handel nach dem Auslande; aus Mangel an Briefposten waren sie genöthigt, ihre Briefe durch Boten zu besorgen. Wie nun nach und nach ihr Handel sich vermehrte, so errichteten sie bald ein Stadtpostamt ein, und so kam auf diese Weise die Stadtpost in die Hände von Privatgesellschaften, welche mit der Zeit durch den Flor Hamburgs sehr bedeutend wurde. Erst nach dem Beschluß der Bürgerschaft vom 20. Dezember 1821 ging die Stadtpost an den Staat über.

---

[1] 1770 wurde das Kontor in Bergen aufgehoben, und als 1804 der letzte Altermann Insolvenz erklärte, wurde das vorhandene Kapital von 3000 ℳ in Verwahrung genommen, deren Zinsen bis auf diesen Tag unter Seefahrerwitwen in Hamburg vertheilt werden.

Die Hansen waren strenge Gebieter zur See, besonders eifersüchtig waren sie auf ihre Fischereien an der Küste von Schweden und Norwegen; um die Engländer abzuschrecken, ließen sie an einem Tage hundert englische Fischer, welche nach ihrer Meinung ihre Rechte beeinträchtigt hatten, ersäufen. Die ältesten Niederlassungen der hansischen Fischerei waren zu Skanor, Falsterbode und Malmoe; auch in Lund und anderen Städten besaßen die hansischen Kaufleute Häuser und Höfe, die ihrem Handelsverkehr dienten. Die bedeutendste und eigenthümlichste von allen diesen Niederlassung war das sogenannte Vittenlager auf Schonen (Skane). Diese Niederlassung, das Vittenlager, war auf den Fischfang als Hauptzweck berechnet: Dem Fange, dem Räuchern, Salzen und Packen der gewonnenen Vorräthe, dem Hereinbringen einer gewinnreichen Ernte war die hauptsächliche Thätigkeit zugewandt. Die unbebaute Uferstrecke zwischen dem Schlosse Skanor im Norden und dem Schlosse Falsterboden im Süden, in einer Länge von etwa einer halben Meile und einer Breite von einer Viertelstunde war der Schauplatz des eigenthümlichen und buntesten Fischer- und Handelslebens.

Das gesamte Vittenlager auf Schonen wurde durch das hervorragende Ansehen Lübecks und ihres bestellten Vogtes geleitet.[1] Kein Fremder und Nichthanse durfte auf einer Vitte zugelassen, und Engländer, Brabanter und andere Walen weder auf Schonen noch viel weniger im Vittenlager geduldet werden. Mit dem Ende des Julimonats begann die Fangzeit, und Flotte an Flotte segelte dann gegen den, bis dahin nur von Wächtern und Hunden bewohnten, mit wenigen steinernen

[1] Auch hatten die Städte auf ihren Vitten später ihre eigenen Vögte: „1436 wurde Hermann Hoppe, zum Besten Danzigs und der andern preußischen Städte, zum Vogt auf dem Vittenlager auf Schonen erwählt.“

Gebäuden besetzten Strand. Auf allen Vitten entstanden jetzt Bretterbuden und Hütten; Läden und Marktplätze wurden eröffnet und es begann mit Waren aller Art und aller Gegenden ein lebhafter bunter Verkehr im großen und kleinen. Der Fang wurde auf den Vitten in die Salz- und Rauchhäuser, die Hauptgebäude des Strandes, abgeliefert. Beeidigte Schauer, „Wrakers" genannt, prüften, schlossen und versiegelten mit dem Siegel der Vitte die gefüllten Tonnen und jede so behandelte Tonne galt als „gute schonische" im Verkehr. — War die Fangzeit zu Ende, so verstummte alsbald auch dies bunte Leben und Treiben der Märkte auf Schonen.

Der Hering, der seit dem 13. Jahrhundert regelmäßig zur Laichzeit seine Hauptwanderung nach dem Sunde hin richtete, war für die Halbinsel Schonen eine Quelle des reichsten Segens, und während des ganzen Mittelalters bildete der Fang und der Verkauf des Herings für die dabei betheiligten Nationen eine Quelle des reichsten Gewinnes. Von dem Erscheinen des Herings hingen Wohlstand und Blüthe weiter Länderstrecken ab, ihnen verdankte die Hansa einen großen Theil ihres Reichthums und ihrer Macht, und als der launische Fisch seine räthselhaften Wanderungen seit dem Jahre 1425 mehr in die Nordsee verzog, wurde dies für den holländischen Staat die Grundlage seines Wohlstandes und Ansehens, während in dem schonischen Handel dadurch eine vollständige Stockung eintrat.

Um diese Zeit litt die Schiffahrt auf der Nord- und Ostsee außerordentlich durch die noch immer von einzelnen frisischen Edelleuten begünstigten Seeräubereien. Der ausgesprochene Zweck, die belagerte Stadt Stockholm mit Viktualien und Kriegsbedürfnissen zu versorgen, gab vielen von ihnen den berüchtigt gewordenen Namen „Viktualien-" oder „Vitalienbrüder", und die Räubersitte, die gewonnene Beute untereinander gleich zu vertheilen, den Namen „Liekendeeler"

d. i. Gleichtheiler. — Die Begebenheit war die folgende: König Olaf von Dänemark war 17 Jahr alt gestorben, seine Mutter, die große Margaretha, Königin von Norwegen, nannte sich nun Königin von Norwegen und Dänemark, bald auch von Schweden. Vergebens kämpfte Albrecht I. Prinz von Mecklenburg, seit 1363 durch die Hülfe der Hansa König von Schweden, für seine Krone. Er wurde 1389 bei Falköping nebst seinem Sohne Erich gefangen genommen und mußte mit der Narrenkappe auf dem Haupte vor der höhnenden Königin Margaretha erscheinen. Doch war Stockholm noch sein, noch konnten seine Stammvettern ihm helfen; zur Befreiung des Verwandten traten denn auch ehreifrig alle Fürsten und Vasallen Mecklenburgs in Rostock zusammen und fanden bei den Bürgern Rostocks und Wismars so warme Theilnahme für das Schicksal ihres „angeborenen Landesherrn", daß beide Städte sich vornahmen, blutige Rache zu nehmen und ihren gefangen gehaltenen Stammfürsten nebst Sohn aus der schmählichen Haft zu befreien. Demzufolge rüsteten sie Schiffe aus, und machten auf alles, was die Farbe der Königin Margaretha trug, Jagd. Auch erließen die Rathmänner Rostocks und Wismars sowohl auf eigenem, als im nachbarlichen Gebiete den Aufruf, „alle Diejenigen, welche auf eigene Kosten und Gefahr gegen Dänemark und Norwegen abenteuern wollen, um dort zu rauben und zu brennen, zugleich aber die darbende Hauptstadt Schwedens, Stockholm, mit Zufuhr von Lebensmitteln zu versorgen, sollten sich bewaffnet bei ihnen einstellen, wo man sie mit „Stehlbriefen" versehen und ihnen die Häfen offen halten wolle, um ihren Raub zu bergen und nach Belieben zu verkaufen."

Auf so lockenden Ruf strömte alsbald eine Menge raublustigen, waghalsigen Volks zusammen und begann bei ehrenhaftem Vorwande sein Gewerbe unter dem Namen „Vitalienbrüder", weil als Zweck ihrer Seefahrt Stockholms Versor-

gung mit Lebensmitteln, Viktualien, galt. Bald schlossen sich ihnen auch noch Andere an, durchpflügten die Ost- und Nordsee nach allen Richtungen hin und verbreiteten überall nicht wenig Angst und Schrecken.

Lübeck, und überhaupt die ganze Hansa, begleitete anfangs diese Kreuzzüge gegen die nordische Königin mit zustimmenden Blicken, als aber die Macht der Piraten lawinenartig zunahm, wurde die Hansa inne, welchen Nachtheil sie für ihren Handel durch die Duldung der Seeräuber wachgerufen, denn von allen Seiten liefen Klagen über die Raublust und Gewaltthätigkeit der Vitalienbrüder ein, die ihre Raubzüge mit Feuer und Blut bezeichneten, ganze Städte ausplünderten, sie niederbrannten und durchaus keinen Unterschied zwischen Feindes- und Freundes-Gut machten, sondern jedes Schiff für eine „gute Prise" hielten.

Unter dem Schein eines rechtmäßigen Krieges eroberten sie Gothland, schlugen hier Lagerstätten auf, befestigten die Hauptstadt und unternahmen von hier aus waghalsige Raubzüge gegen Dänen und Norweger; bald fiel auch Bergen in ihre Hände, welches sie mit Feuer und Schwert zerstörten und dann weiter in Schonen vordrangen, ihre Raubzüge fortsetzend.

Vom Glück überall begünstigt und jedem Widerstand trotzend, mußte gar bald der Augenblick eintreten, der längst gefürchtet: Die Vitalienbrüder maßten sich die alleinige Herrschaft auf der Ostsee an!

Jetzt gingen den Hansen die Augen auf, denn ihr Handel litt gar sehr, und es mußte auf Abhülfe dieses Uebels gedacht werden. Es fand nun zwar in Lübeck eine Berathung statt, die aber, genau genommen, in der Sache selbst nichts änderte; freilich drohte man die beiden Städte Rostock und Wismar aus dem Bunde zu stoßen, wenn sie ferner den Uebergriffen der Vitalienbrüder Vorschub leisteten, aber es blieb auch bei dieser Drohung. Dagegen wurden die Seeräuber immer kecker,

verwegener, so daß selbst England ernstlich bei der Hansa um Abhülfe dieses Räuberwesens nachsuchte. Anstatt, daß man nun den Wegelagerern zur See das Handwerk legte, glaubte man das Unwesen allein dadurch zu entfernen, wenn man zwischen der Königin Margaretha und dem noch immer sich in Haft befindenden Albrecht Frieden vermittelte, da die Vitalienbrüder aldann nicht mehr den Schein eines rechtmäßigen Krieges vorschützen könnten. Aber dies Manöver lief sehr blutig ab, und nun erst entschloß man sich zum offenen Kampf: Stralsund griff die Piraten auf hoher See an und schlug sie und nahm viele gefangen — das war aber im Augenblick alles, was vom Bunde geschah. Wismar begünstigte die „Liekendeeler", und Stralsund bekämpfte sie.

Im Jahre 1392 griff eine Vitalienbande ein großes Stralsunder Kauffahrteischiff auf offener See an, wurde aber von der tüchtigen Bemannung desselben überwältigt und, wer nicht im Kampfe blieb, gefangen genommen. Die Stralsunder wußten, um hundert so gefährliche Gäste auf einem Schiff in Verwahrung zu halten, kein besseres Mittel, als daß sie dieselben in leere Fässer so verpackten, daß nur der Kopf mit dem Halse herausragte; in Stralsund wurden sie dann ohne weitere Umstände hingerichtet[1].

Daß diese Kämpfe so nicht fortdauern durften, sah man bald ein und entschloß man sich demnach, einen Frieden zu vermitteln. Zu diesem Ende wurde eine hansische Gesandtschaft nach Schweden geschickt, um mit der „Semiramis des Nordens", der Königin Margaretha, eine Unterhandlung

[1] Chronik des Reimar Kock, 1392: „Se nehmen Tunnen, derer se nu vele hedden geladen, unnd schlogen einen Bodden uth unnd huven in den Bodden ein Hol so groth, dat de Bodden umme den Hals eines Minschen konde thoschluten, unde steken denne einen van den Vitalien Brodern in de Tunne, also dat de Kop buten de Tunnen bleff, und schlogen de Tunnen wedder tho."

wegen Albrechts und dessen Sohnes Gefangenschaft anzuknüpfen, die auch nicht ganz resultatlos blieb. Vater und Sohn wurden auf drei Jahre in Freiheit gesetzt und während dieser Zeit sollte das zu zahlende Lösegeld näher bestimmt werden; komme jedoch ein derartiger Vertrag nicht zu Stande, so sollten die wortführenden Hansestädte dafür haften, daß Vater und Sohn sich wieder zur Haft stellten, oder die Summe von 60 000 Mark Silber zahlen.

Am 26. September 1395 wurden Albrecht und Erich in Freiheit gesetzt. Als aber die drei Jahre um waren, und der Exkönig die genannte Summe nicht zahlen konnte, auch keine Lust verspürte, in die Gefangenschaft zurückzukehren, ließen die wortführenden Städte, sieben an der Zahl, ohne viel Federlesens die Stadt Stockholm, die sie im Besitz hatten, Margarethen überliefern.

Wahrscheinlich hat die hansischen Städte zu diesem Schritte allein ihr Handelsinteresse bewogen, da sie wohl einsehen mochten, daß es gerathen sei, mit der Königin dreier Reiche in gutem Einverständniß zu stehen.

Während dieser Zeit hatten aber die Vitalienbrüder ihr räuberisches Wesen keinen Augenblick eingestellt, sondern ihre Raubzüge unausgesetzt fortgeführt, obwohl die Hansen alle Meerbusen der Ostsee befuhren, hier und dort die Freibeuter in die Flucht trieben, viele gefangen nahmen und hinrichten ließen. Aber grade durch diese Angriffe wurde der Muth der Seeräuber gestärkt, und sie wußten durch ihre Erfahrungen im Seekriege ihre völlige Vernichtung immer zu vereiteln.

Jetzt endlich wollte die Hansa im Verein mit der Königin Margaretha einen Kampf auf Leben und Tod mit den Piraten führen, aber noch ehe derselbe ausbrach, nahm die Geschichte der „Liekendeeler“ unerwartet einen ganz andern Verlauf. Seit einiger Zeit hatten sie ihre Räubereien vorzugsweise an preußischen Schiffen ausgeübt, weshalb die preußischen Kaufleute mit

einer Beschwerde bei dem deutschen Orden einkamen und dessen Hochmeister, Conrad von Jungingen, um Abhülfe ansprachen. Dieser bewehrte Schiffe und Mannschaften gegen die Piraten und schlug sie dergestalt, daß sie die Ostsee gänzlich räumten und sich auf ihren Fahrzeugen in die Nordsee flüchteten, wo sie in Friesland eine vorzüglich gute Aufnahme fanden und mit den Friesen gemeinschaftlich gegen die Niederländer kämpften.

Dadurch griff das Raubwesen auf der See viel weiter um sich als je zuvor und zwar so, daß selbst Spaniens, Frankreichs und Englands Küsten nicht verschont blieben. Jetzt endlich glaubte die Hansa den erwähnten Vernichtungskrieg gegen die „Gleichbeuter" reif, und wurde zu dem Ende in Lübeck (1398) ein Hansatag abgehalten, auf dem der Städtebund einstimmig beschloß, eine mächtige Kriegsflotte auszurüsten, wozu jede Stadt nach Vermögen beisteuern sollte. Lübeck stellte 2 Schiffe und 200 Mann, Hamburg 1 Schiff und 50 Mann, Greifswalde, Stralsund und Stettin zusammen 2 Schiffe und 200 Mann, die livländischen Städte 1 Schiff und 100 Mann, Danzig, Thorn, Elbing und Königsberg zusammen 2 Schiffe und 200 Mann. Ueberdies wurde die Königin Margaretha und der Hochmeister des deutschen Ordens aufgefordert, sich an dem Kampf gegen die Seeräuber zu betheiligen, und an mehrere friesische Häuptlinge Schreiben erlassen, in denen man sie ernstlich ermahnte, jegliche Gemeinschaft mit den Vitalienbrüdern aufzugeben. Aber dennoch verschleppte sich der Kampf abermals! Erst ein Jahr später kam man wieder zusammen — um den Kampf wiederum — auszusetzen.

Diese Lauheit der Hansen kam den Vitalienbrüdern nicht anders als erwünscht: gab sie ihnen doch Gelegenheit zu ihrer Stärkung, und genossen sie doch mitterweile den mächtigen Schutz der ostfriesischen Häuptlinge, denn in den ostfriesischen Häfen lagen die Piratenschiffe, und Edle, wie Edo Wimeken

von Rustringen, Keno then Broek als Landgebieter um Aurich und Marienhaven, Folkmar Allena und viele andere unterstützten sie in jeder Weise, wofür sie dann ihren Theil von der Beute bekamen. In Emden, unter dem Schutze des Probstes Hisko, und zu Marienhaven, unter Keno then Broek, hielten sich die meisten Vitalienbrüder auf. In Marienhaven befestigten sie die Einfahrt und ließen vier große, gewölbte Pforten mit einer hohen Mauer erbauen.

So nahte das 14. Jahrhundert sich seinem Ende, und erst dem 15. war es vorbehalten, die hansische Flotte auslaufen zu sehen, um auf die Recken der See Jagd zu machen. Die hamburgischen Rathmannen Albert Schreie und Johann Nanne schlossen mit Keno then Broek einen Vertrag.[1] Er gelobt in demselben, den Bürgermeistern und Rathmannen der Stadt Hamburg und ihren Nachkommen, als Mitgliedern der Hansa, alle Vitalienbrüder von sich zu lassen und sie durchaus nicht weiter schützen zu wollen.

Nun ließen die Hansen eine Flotte nach Ostfriesland gehen, um dem Räuberunwesen zu steuern. Die Hamburger Schiffe befehligten die Rathsherren Albert Schreie und Johann Nanne. Beide Flotten standen sich bald gegenüber, und bei der Oster-Ems kam es zur Schlacht. Der Kampf war hartnäckig hier wie dort, doch neigte sich schließlich der Sieg auf die Seite der Hansen. Was nicht das Schwert und die See fraß, ward gefangen genommen. Sie besiegten die dort liegenden Vitalienbrüder, erschlugen viele Raubgesellen und übten Standrecht an den Gefangenen. Dann eroberten sie die Stadt und die Burg Emden, und legten hansische Besatzung hinein.

[1] Diese Urkunde ist noch erhalten, sie ist mit unterschrieben von Haro Ayldisna von Faldern, Imel Edzardsna von Edelsum, Haro Edzardsna von Greetsyhl, Enno von Norden und Harro von Dornum, am Tage Santa Matthias im Jahre 1400.

Auch Keno then Broek mußte seine Burg zu Aurich abtreten, weil er es, gegen frühere Zusage, doch wieder mit den Vitalienbrüdern, und namentlich mit seinem Schwiegersohn Störtebeker, gehalten hatte, und mußte dann nach Lübeck gehen, sich zu entschuldigen beim Hansatag.

Das Unternehmen der Hansen gegen die Vitalienbrüder schien also glänzend ausgefallen — aber es schien nur so. Kaum hatten die hansischen Schiffe wieder ihren Hafen erreicht, so begannen die Räubereien in der Nordsee aufs neue und schlugen vorzugsweise dem hamburgischen Handel empfindsame Wunden, da die Piraten unweit Helgoland mehrere hamburgische Schiffe kaperten. In der That hat denn auch noch in demselben Jahre die hansische Flotte einen neuen Sieg über die Vitalienbrüder erfochten, wobei ihrer achtzig geblieben, dreißig aber gefangen und in Hamburg auf dem Grasbrook enthauptet worden sind.

Aber das Jahr 1402 ist für die Vitalienbrüder das verhängnißvollste gewesen; es ist dasjenige, in welchem die furchtbaren Korsaren Klaus Störtebeker, Godeke Michels und ihre Genossen der Tapferkeit unserer Vorfahren erlagen und die Erde des Grasbrooks mit ihrem Blute netzten. — In der Geschichte heißt es: Unter dem Oberbefehlshaber Bürgermeister Nicolaus Schoke und dem Rathsherrn Hinrich Yenevelt ward eine Flotte ausgesendet, worunter sich das größte Schiff, „die bunte Kuh", oder wie es in einem alten Volksliede genannt wird, „die durch das Meer brausende bunte Kuh aus Flandern mit starken Hörnern", Befehlshaber Simon von Utrecht, besonders auszeichnete.

Die Vitalienbrüder lagen mit ihren Schiffen bei Helgoland[1], wo sie auf die Hamburger Englandfahrer lauerten,

[1] Helgoland liegt von Hamburg 178, von Cuxhaven 74, von Neuwerk 45 km entfernt und kommt schon in den frühesten Zeiten

welche nun aber von den Kriegsschiffen begleitet in See stachen. Mit dunkelndem Abend erreichten sie das Geschwader der Vitalienbrüder. Beim Anbruch des Morgens wollte Störtebeker sein Schiff wenden; es war nicht möglich, denn in der Nacht war in die Ruderösen des Steuerruders, die die Verbindung des Steuerruders mit dem Schiffe herstellen, geschmolzenes Blei gegossen, wodurch dieses festgelöthet, also das Steuerruder unbrauchbar gemacht war. Wer hatte die That vollbracht?

Nach dem uns vorliegenden, alten, plattdeutschen Volksliede vom Jahre 1402, welches damals auf Hamburgs Straßen gesungen wurde, zu urtheilen, haben die Vitalienbrüder sich alle in einem betrunkenen Zustande befunden, da sie kurz vorher ein mit Wein beladenes Fahrzeug vor der Wesermündung genommen hatten. Das Volkslied läßt Störtebeker sagen:

---

unter dem Namen „Fojetesland" vor. Im Jahre 786 wurde das Christenthum hier eingeführt; die Insel war damals acht Meilen lang und zwei Meilen breit, hatte zwei Wälder, den „Helgelund" und den „Holmbusch". Die Insel war früher ein Nothhafen für die hansischen Schiffe, und im Jahre 1356 ließ Waldimar III., König von Dänemark, dort eine Burg anlegen. Die Insel stand früher unter schleswigscher, später unter dänischer Hoheit und kam erst 1807 unter englische Botmäßigkeit. — Helgoland ist wahrscheinlich einst hamburgisch gewesen; jedenfalls war um 1439 ein Hamburger, Heyno Brand, durch Verpfändung im Besitz der Insel und 1448 ließ sogar die Stadt Hamburg durch ihren Gerichtsschreiber ein Gerichtsbuch für den Gebrauch in Helgoland anfertigen. Im Jahre 1673 erbauten die Hamburger daselbst einen Leuchtthurm, welcher beständig von den Hamburgern bis zum Jahre 1807, seitdem aber von dem neuen Herrn (England) der Insel unterhalten wurde. — Helgoland besteht aus dem rothen Keupersandstein, gebildet aus Infusionsthierchen, die jetzt nicht mehr vorhanden. Der Keupersand hat vielleicht in der vorchristlichen Periode den größten Theil der Nordsee eingenommen; dann sank das Land in die Tiefe und es bildeten sich die Schichtenformen, bis eine folgende Periode durch vulkanische Kräfte den Boden über die Meeresfläche hob.

„Holt up, gesellen, endrinket nicht meer;
doort lopet dree scheepe in jenner see!
uns gruwet vor den knechten.
kamen uns de van Hamborch an boort,
mit jem so mötewy vechten.“

Das alte Volkslied sagt, der Kampf habe drei Tage und drei Nächte gedauert, endlich neigte sich zuletzt ein vollständiger Sieg auf die Seite der Hamburger. Die „bunte Kuh“ unter Simon von Utrecht verrichtete Wunder der Tapferkeit; sie ging „brausend durch die wilde See“ und rannte mit „ihren starken Hörnern“ gleich das erste Piratenschiff so kräftig an, daß dessen Vorderkastell zerbarst. Ein Theil der feindlichen Vitalienbrüder entfloh mit ihren Schiffen bei Zeiten, und nach einem Verlust von 40 Todten, brachten sie endlich Klaus Störtebeker und noch einen Hauptmann, Wichmann genannt, nebst 70 Gefangenen nach Hamburg: dieselben wurden auf dem Brook am 10. Juli 1402 von dem Scharfrichter Rosenfeld enthauptet.

Klaus Störtebeker soll ein sehr stattlicher Mann gewesen sein. Abbildungen von ihm sind nicht vorhanden, das fälschlich als das seine ausgegebene Konterfei hat sich als das des Kunst von Rosen, Hofnarr des Kaisers Maximilian, herausgestellt.

Der Sage nach durchsuchten die Hamburger Störtebekers Schiff besonders eifrig nach seinen ungeheuren Schätzen; auch soll er im Besitz eines ungewöhnlich großen silbernen Bechers gewesen sein, den nur er und einer seiner Genossen, der Junker Sissinga von Gröningen, zu leeren fähig gewesen. Dieser Becher hatte folgende Inschrift:

„Ick Jonker Sissinga
Van Groninga
Drank Dans Hensa
In' een Flensa
Door myn Kraga
In myn maga.“

Ein Pokal wird noch im Versammlungszimmer der Schifferalten im Seefahrerarmenhause zur Erinnerung an Störtebeker aufbewahrt und soll derselbe bei der Gefangennehmung des kühnen Seeräubers im Schiffsraum gefunden worden sein; doch gehören die Inschriften und die Zeichnungen auf dem Pokal gewiß einer viel späteren Zeit an. — Der Pokal hat eine Höhe von 72 cm und faßt vier Bouteillen Wein, ist 4125 Gramm schwer und aus gediegenem Silber. Die Inschrift des Pokals lautet:

„Den Hansebecher thu ich mich bekennen
Sturtzebecher und Godemichel mir nennen
Manchem erlichen Mann fürgetragen
In fernen Landen van mir weiß zu sagen
Unse Raubent ist uns gelungen
De von Hamburch uns unterdwungen
Hamburch wolte das nicht leiden
Darumb lassen sie unse Heupter absneiden
Der diesen Becher nicht will ausstrinken
Den Ahrmen eine Furehrung schenken
Wer millt der Armut gibt
Vielfeltich von Gott gesegent wirt“.

Gleich darauf, in demselben Jahre, erfolgte ein zweites Treffen mit den Seeräubern. Auch hier hatte wieder der Bürgermeister Nicolaus Schoke den Oberbefehl; aber den Sieg errang vor allem Simon von Utrecht. 80 Gefangene sah die jubelnde Volksmenge in die Thore unserer Stadt einbringen; unter ihnen ragte besonders hervor Godeke Michels mit seinem Unterhauptmann Wigbold, einem Magister der Philosophie, zu Rostock promovirt. Auch diese 80 Seeräuber wurden ebenso wie ihre früheren Spießgesellen auf dem Grasbrook enthauptet.

„Der Büttel, der hieß Rosenfeld,
Der hieb so manchen stolzen Held
Zu Tod' mit frischem Mute;
Er stund wohl in geschnürten Schuh'n
Bis an die Enkel im Blute."

Allein gar viele Piraten waren entkommen, und als diese sich gesammelt hatten, trieben sie ihr freies Handwerk auf eigene Faust kecklich weiter, griffen friedliche Schiffe an, besiegten und plünderten sie. Man verfuhr nun zwar strenger denn je gegen sie, konnte es aber nicht verhindern, daß sie plötzlich, einer hundertköpfigen Hydra gleich, verstärkt an einem andern Ort auftauchten, wenn sie an einem Ort bekämpft waren. Für die Sicherstellung des Handels und der Schifffahrt war also wenig gewonnen.

Hamburg und Lübeck ließen es sich nun angelegen sein, einen Frieden zwischen den Friesen und Holländern zu vermitteln, aber mit vieler Mühe bewirkten sie nur einen Waffenstillstand, so daß der Krieg mit den Seeräubern einige Jahre ruhte. Dann aber traten die waghalsigen Freibeuter wieder beunruhigend auf, sie rissen mit Gewalt Schiff und Ladung an sich und fügten durch diese Kapereien namentlich Hamburg und Bremen empfindliche Verluste zu, und die Ost- und Nordsee war abermals der Schauplatz ihrer Räubereien.

Der berüchtigte wismar-rostockische Freibeuter Bartel Vot kam 1429 sogar mit einer Flotte von sieben Schiffen vor Bergen in Norwegen an. Die Bewohner von Bergen vertheidigten sich tapfer gegen die stürmenden Seeräuber. Als Bartel Vot mit seiner Flotte endlich absegeln mußte, traf er auf hundert Schiffe, mit denen der Kampf mit höchster Erbitterung geführt wurde, und als die Normänner eines der Freibeuterschiffe eroberten und die Mannschaft erschlugen, trieb dieses die Wuth der Seeräuber auf das höchste. Bald wurden zwei große norwegische Schiffe von den Seeräubern geentert, die Mannschaft getödtet oder über Bord geworfen. So ging es unaufhaltsam fort; ein großes Schiff nach dem andern wurde genommen, nirgends Pardon gegeben. — Da flohen die Normänner mit Schrecken. Bartel Vot aber, mit noch zehn anderen Schiffen der Freibeuter, fuhr wieder nach Bergen

zurück. Die Einwohner waren entflohen, so daß die Seeräuber alles, was sie fanden, Gold, Kleinodien und andere Güter, Fische, Butter und Fleisch ungehindert fortschleppen konnten.

Daraufhin lief wiederum eine hansische Flotte in See, um einen entscheidenden Schlag gegen die Freibeuter auszuführen. Sie traf auf eine Freibeuter-Flotte unweit der Insel Fehmarn. Man griff sie beherzt an und trieb sie so in die Enge, daß die Piraten ihre Schiffe im Stich ließen und landeinwärts flüchtend ihr Heil suchten. Mehrere wurden jedoch ergriffen, 22 durch das Schwert hingerichtet und die Hansen nahmen die Anführer mit nach Lübeck, wo sie ein gleiches Schicksal fanden.

Doch es konnte nicht Ruhe werden, so lange die Seeräuberei noch in Ostfriesland herrschte und von den friesischen Häuptlingen dort heimlich beschützt wurden. Kaum daß ein Jahrzehnt hindurch die Schiffahrt gesichert war, so fanden sich die Hansastädte wiederum genöthigt, neue Rüstungen gegen die Freibeuter zu unternehmen. Die Bremer besetzten das Butjadingerland und Lübeck und Hamburg sandten tausend Mann nach Westfriesland, um die Schlösser der Freibeuter in der Nähe von Dokkum zu zerstören, wobei 44 Seeräuber gefangen und enthauptet wurden. Aber einige Zeit nachher waren die Häuptlinge von Ostfriesland und die Seeräuber so verwegen, daß sie mit hundert und zwanzig Fahrzeugen die Weser hinaufsegelten und der Bremer großes Kriegsschiff, die sogenannte „Große Kogge“ unter ihren Augen hinweg führten.

Um diese Zeit (1431) sandten die Hamburger einige Kauffahrteischiffe nach Emden, dem Sitz des berüchtigten Häuptlings Imel Abdena. Unter dem Vorwande, Handel treiben zu wollen, wurde der berüchtigte Häuptling zu einem Gastmahle auf eines der Hamburger Schiffe geladen, herrlich bewirthet und mitten im Taumel der Freude ihm die Hände und Füße gebunden. Die Anker wurden gelichtet und der gefürchtete

Häuptling so gefangen nach Hamburg gebracht. Hierauf segelte die in der Mündung der Ems liegende hamburger Kriegsflotte vor die Stadt Emden und zwang die Stadt zur Uebergabe. Der Häuptling Imel Abdena wurde des Seeraubes beschuldigt und verstarb erst nach 24 Jahren im Gefängniß zu Hamburg.

Um nun auch gegen die Raubzüge des berüchtigten Häuptlings Focko gesichert zu sein, legten die Hamburger, wo die Leda in die Ems fließt, die Feste „Leer-Ort" an und zerstörten die Schlüsselburg, welche dem berüchtigten Häuptling Popo Inema gehörte.[1] Darauf verbanden sich die Häuptlinge Focko und Sibeth Papinga und griffen einige hamburger Schiffe an und machten ansehnliche Beute. Aber die Bremer und Oldenburger erschienen bald mit einer starken Flotte und verheerten Wangerland und Rustringen. Sibeth wurde gefangen und starb an seinen Wunden und Focko mußte flüchten. Von den gefangenen Piraten wurden 34 enthauptet und 14 in dem Gefängniß auf dem Winserbaum zu Hamburg eingesperrt, woraus sie aber entwischten. Der Häuptling Focko, schließlich des Getümmels der Welt müde, zog im Jahre 1435 mit seiner Gattin nach Münster, wo er später in Ruhe verstarb.

Von nun ab wurde der Vernichtungskrieg gegen die Freibeuter, Vitalienbrüder oder Liekendeeler gleichmäßig fortgesetzt. Im Jahre 1471 rüstete Hamburg im Namen der Hansa zehn große und gut bemannte Schiffe aus, um gegen die Frevler an Recht und Gesetz zu kämpfen und die Ost- und Nordsee endlich von dem Raubgesindel rein zu machen. Es gelang aber nur halb, denn im Jahre 1488 wurden noch 74 gefangene Liekendeeler hingerichtet. Aber von da ab war ihre Macht gebrochen, wenn auch bis im 16. Jahrhundert

[1] Durch einen Vertrag mit dem Grafen von Ostfriesland 1493 wurde Emden und Leer-Ort an den Grafen wieder abgetreten.

einzelne sich hier und dort noch blicken ließen und ihr ehrloses Handwerk fortsetzten, wie z. B. der dänische Kaper Klaus Kniphof und der berüchtigte fehmarnsche Seeräuber Martin Pechlin.

Die Begebenheit war wie folgt: König Christiern II. von Dänemark und Norwegen, von seinem unzufriedenen Adel und von den in ihren Handelsinteressen gegen ihre Privilegien schwer verletzten Hansastädten bedrängt, mußte im April 1523 mit der Königin Isabella und seinen Kindern sein Reich verlassen und war nach Flandern zu der Regentin Margaretha von Oesterreich geflüchtet. Von hieraus betrieb der dänische König Christiern seine Fehde gegen die Hansastädte.

Der dänische Hauptmann Sören Norby behauptete für den König noch einige Zeit die Insel Gothland, von welcher aus er die Kauffahrteischiffe der Hansastädte mit seinen Kaperschiffen belästigte. Das Hauptschiff war ein gewaltiger Viermaster, die „Gallion“ genannt. Zwei minder große Schiffe hießen der „Bartum“ und der „Fliegende Geist“, welche, unter dem Oberbefehl von Claus Kniphof und Claus Rode, nicht allein die hansischen Kaufmannsgüter raubten, sondern auch die friedlichen Landesbewohner überfielen und überall plünderten und schlimme Frevel übten gegen Geistliche, Bürger und Bauern.

Darauf hin rüsteten die Hamburger um Pfingsten (4. Juni) 1525 eine Flotte aus, um gegen diese Freibeuter ein Treffen zu wagen. Simon Parßeval wurde Admiral; Ditmar Kohl, Claus Hasse und Dirk von Minden befehligten je ein Schiff. Sie kreuzten den langen lieben Sommer in den Gewässern der norwegischen Küste. Ohne die Freibeuterflotte zu finden, kehrten sie im Herbst wieder auf die Elbe und an die Stadt zurück. Der hamburger Rath vermehrte nun die Flotte noch um zwei Schiffe und sandte sie am 3. Oktober abermals aus.

Als die hamburger Flotte aus der Elbe lief wurde ihnen angesagt, daß Kniphof mit seiner Flotte in der Oster-Ems läge. Nach einem sehr heftigen Kampfe wurde Kniphof nebst seinen Kupanen gefangen genommen und nach Hamburg gebracht. Kniphof nebst 62 seiner Gefährten wurden der Seeräuberei überführt und demzufolge in Hamburg enthauptet und ihre Köpfe auf dem Grasbrook auf Pfähle gesteckt.

Ueber das Gefecht mit dem Seeräuber Kniphof liest man in den alten Hamburger Chroniken: „Als die hamburgischen Führer die Seeräuber am 6. Oktober in Sicht bekamen, vereinigten sie sich dahin, daß Dittmar Koel mit seiner Kraffele, unterstützt von Simon Parßeval mit dem „Ammeral" und Hans Lüders und Jakob Block mit den beiden Bojern das Hauptschiff, den „Gallion", Claus Hasse den „Fliegenden Geist" und Dirik van Minden den „Bartum" nehmen sollten. Am 7. Oktober beschossen die Bojer den „Gallion" der Länge nach, um dessen Feuer auf sich zu lenken, welches sie wegen ihrer geringen Höhe wenig zu fürchten hatten, aber Kniphof sparte sein Pulver. Darauf fuhr der „Ammeral" an, ließ den Draggen (Anker mit vier Armen) in den „Gallion" fallen und feuerte tüchtig, aber der Dragge kam los und der „Ammeral" trieb von dem feindlichen Schiff ab. Claus Hasse nahm inzwischen den „Fliegenden Geist" und Dirik van Minden steuerte auf den „Bartum" zu, kam aber auf den Grund. Die Bojer beschossen den „Gallion", bis endlich Dittmar Koel mit seiner „Kraffele" einen Angriff machte.

Kniphof hatte alle seine Leute auf der Kumpanie und dem Ueberlauf und wollte, sobald der Feind den Draggen fallen ließ, dessen Schiff entern, aber die Hamburger hatten auch alle Mann auf Deck, welche mit Geschütz, mit Haken und Röhren ein so heftiges Feuer gaben, daß eine Menge Seeräuber fiel und der Rest sich zu verbergen suchte, worauf das Schiff mit

Unterstützung der Mannschaft der Bojer, welche in ihren Böten herbeieilten, genommen wurde. Der „Bartum" war an den Grund gerathen, worauf das Volk vom „Ammeral" versuchte, ihn mit dem Boot zu nehmen, aber abgeschlagen wurde, worauf einer der Bojer anlief und sich des Raubschiffes bemächtigte. Endlich wurde auch die Yacht, auf der sich nur wenige Mann befanden, genommen."

Im Jahre 1526 hatten Martin Pechlin aus Fehmarn und Brun aus Göttingen viele Seeräubereien in der Ostsee begangen; an einem Tage hatten sie zwölf aus Dänemark und Pommern nach Schweden bestimmte Schiffe verbrannt und hundert und fünf Menschen ertränkt. Darauf hin wurden drei Schiffe gegen die Seeräuber ausgesendet; aber diese gingen nach Marstrand und ließen die Seeräuber an sich vorüber laufen, kehrten dann wieder heim nach Lübeck. Am Michaelistage 1526 liefen Christian Tode und Claus Wendt aus Wismar und Michel Here aus Rostock mit ihren Schiffen von Bergen ab, um nach der Trave befrachtet, gemeinschaftlich zu fahren. Beim Skager-Rack trieb ein Sturm sie auseinander, nur Tode und Wendt kamen wieder zusammen. Des Windes halber liefen sie in einen norwegischen Hafen, „Hyltung" genannt, ein, hier trafen sie auf die Freibeuter. Nach einem harten Kampfe, in welchem ein gewisser Gert Korbmacher dem Pechlin eine Kugel durch den Kopf schoß und ihn tödtete, blieben die braven Schiffer Tode und Wendt Sieger. Auch befreiten sie zwei Gefangene Hamburger, Heinrich Stechhan und Köpke Tonagel, die sie in Eisen geschlossen an Bord der Seeräuber vorfanden.[1]

Später ließen sich noch wieder Seeräuber in der Nordsee blicken: Im Jahre 1573 ward der berüchtigte Kaper Jan de Brügge nebst 21 Mann von dem Islandsfahrer Matthias

[1] Hans Regkmann, Lubeckische Chronik (gedruckt 1619).

Wulffen nach einem harten Gefecht gefangen genommen; dieselben wurden am 13. Mai in Hamburg enthauptet. — Am 12. September desselben Jahres nahmen die hamburger Schiffer Piter van Bremen und Lorenz Goldschmidt vor der Elbe bei der rothen Tonne den Seeräuber Hans van Enkhuysen nebst 28 Mann gefangen; dieselben wurden nach Hamburg gebracht und enthauptet.

Im Binnenlande von Deutschland wurden die Schifffahrt und die Wissenschaften, die auf Seefahrt Bezug hatten, auch gepflegt. Neben der Hansa ragten in Antwerpen die Firmen von Augsburg, die der Fugger und Welser, die Schiffe auf der Schelde und dem Rhein hatten, hervor. Die Umgestaltung der Handelswege, welche durch die Entdeckungen neuer Länder nothwendig wurde, brachte den früheren Handelszug nach Osten in Abnahme und leitete ihn nach Westen. Der Augsburger Patrizier Fugger hatte Schiffe, welche die Handelsverbindung mit Calicut (Seestadt in der ostindischen Provinz Malabar) unterhielten, und es waren zu der Zeit zu Nürnberg der Kompaßmacher so viele, daß sie 1510 zu einer besonderen Zunft sich vereinigten.[1] In Nürnberg waren schon 1473 die berühmten und für den Seemann so sehr nützlichen Ephemeriden erschienen, worin der Stand der Sonne und anderer Himmelskörper vom Jahre 1474 bis 1506 im voraus berechnet war.

Im Jahre 1505 wurden von einer Augsburger Handelsgesellschaft mit einem Kostenaufwand von 66 000 Dukaten drei große Schiffe, „St. Hironymus", „St. Raphael" und „St. Leonhard", ausgerüstet, um übers Weltmeer zu segeln.

[1] J. G. Doppelmayr, Nachrichten von den Nürnbergischen Mathematicis ꝛc.

— Die Schiffe nahmen an der Küste von Malabar in Cananore und Cochin reichliche Ladung an Spezereien, Perlen und Baumwollzeugen ein und kehrten im Mai und November 1506 zurück.

Auch erwarben die Augsburger, namentlich die Herren Welser, sich Besitzungen an der nördlichen Küste Südamerikas. Der Kaiser Karl V. war nämlich genöthigt, bei den überreichen Augsburgischen Kaufleuten, den Welsern, eine Anleihe zu machen. Auf ihren Vorschlag verglich er sich (1528) mit ihnen dahin, daß er ihnen für eine bestimmte Summe Geldes das reiche Land Venezuela, am Eingang des Maracaibo-Sees, zwischen dem 10. und 12. Grad n. Breite, welche der Spanier Alonso de Ojeda im Jahre 1499 entdeckt hatte, als Erblehen zu eigen gab. Die Bedingungen, unter welchen sie dieses Land erhielt, waren, daß sie vier Schiffe mit 300 Mann und Lebensmitteln auf ein Jahr auf ihre Kosten ausrüsten und das Land im Namen der Krone Kastiliens[1] vollends erobern und alles einnehmen sollten, was zwischen dem Kap La Vela und dem Kap Maracapano liegt.

Die Welser griffen nun ihre Unternehmungen kräftig an, da ihnen dieses Land als ein überaus goldreiches gerühmt worden war; ihnen galt es natürlich vor allem, ein gutes Geschäft zu machen und demgemäß wählten sie ihre Leute, lauter Deutsche, und rüsteten sie bestens aus. Zum Hauptmann der ganzen Schar wurde Ambrosius Dalfinger ernannt und zu dessen Lieutenant Bartholomäus Sailer.

Dalfinger rüstete nun im Namen der Welser drei Schiffe mit 400 Mann aus, segelte 1528 aus Sevilla ab und landete glücklich in Coro am Golf von Venezuela. Dalfinger baute dort eine Stadt auf Felsen im Meere, die er wegen der Aehnlichkeit ihrer Lage mit der Venedigs, Venezuela, d. h.

[1] Kaiser Karl V. war auch, als Karl I., König von Spanien.

Klein-Venedig, nannte. Nach Dalfingers Tode (1532) erhielt Lieutenant Bartholomäus Sailer das Kommando über das Welsersche Erblehen.

Die Welser scheinen jedoch bei dem ganzen Unternehmen nicht die goldenen Früchte gefunden zu haben, welche sie davon erwartet hatten, denn sie ließen die Stelle des Befehlshabers nachher mehrere Jahre unbesetzt. Endlich im Jahre 1534 sandten sie wieder einen Statthalter nach Venezuela, den Johann Alemann; als dieser starb, wurde Georg von Speier[1] als Gouverneur nach dort geschickt und demselben Nicolaus Federmann beigegeben. Seit der Regierung des Georg von Speier wurden die Streitigkeiten zwischen den Spaniern und den Welsern wegen des Besitzes Venezuelas immer bedeutender und erwuchsen endlich zu einem förmlichen Prozeß, welcher nach längerer Zeit am Hofe zu Madrid 1555 zum Nachtheil der Welser entschieden wurde, wodurch der Antheil der Deutschen an Südamerika verloren ging.

Zu Anfang des sechszehnten Jahrhunderts begann das Seewesen und die Macht des Hansa-Bundes zu sinken. Die wachsende Macht der Holländer hatte den Handel nach Norden, sowie in der Ostsee, im mittelländischen Meere und auch den ostindischen Handel an sich gerissen, und durch die immer größer werdenden Uneinigkeiten der Hansastädte unter sich selbst wurde schließlich die Seemacht der Hansa gelähmt.

Als im Jahre 1564 der König Erich von Schweden den Krieg gegen Dänemark eröffnete und auch den Hansastädten ihre Privilegien im Handel zu beeinträchtigen suchte, rieth Lübeck als Haupt der Hansa, daß die Hansastädte sich

---

[1] Georg Hohemuth aus Speier, gewöhnlich Georg von Speier genannt.

Dänemark in dem Kriege gegen Schweden anschließen sollten. Da traten aber die übrigen Hansastädte zurück und Lübeck rüstete allein auf eigene Kosten 13 Kriegsschiffe aus, welche zu der großen Dänenflotte stießen und auf der Höhe zwischen Oeland und Gothland am 30. Mai unter dem dänischen Admiral Skramm der schwedischen Flotte eine blutige Schlacht lieferten. Die schwedische Flotte bestand aus 50 Kriegsschiffen, darunter befand sich auch das große Admiralschiff „Makelos“, desgleichen man nie zuvor in der Ostsee gesehen hatte, denn es führte 225 metallene Kanonen. Dieses große Schiff, welches durch eine Feuerkugel, die ein Lübecker Soldat in dasselbe geworfen, in Brand gerieth, als es bereits von den Dänen und Lübeckern genommen war, flog mit den Siegern und Besiegten in die Luft, wobei 800 Menschen ihren Tod fanden.

Darauf schickte Lübeck im Jahre 1565 aufs neue 18 Kriegsschiffe in See, doch hatte diese Flotte noch im Hafen von Travemünde am Himmelfahrtstage, den 31. Mai, das Unglück, daß ihr Admiralschiff „Der Engel“ in Brand gerieth und in die Luft flog. Darauf geriethen die dänisch-lübeckische Flotte und die schwedische Flotte am 4. Juni unter der pommerschen Küste zum zweitenmale aneinander; hierbei wurde der dänische Admiral Herluf Trolle tödtlich verwundet und die Flotte so arg zugerichtet, daß sie sich in den Sund (Oeresund) zurückziehen mußte.[1] Im Jahre 1566 sandte Lübeck wiederum

[1] Im Jahre 1886 wurde im Sund (Oeresund) zwischen Falsterbo und Dragör ein altes Schiffswrack gehoben und die darin gefundenen Metallkanonen dem Kopenhagener Zeughaus einverleibt. Man kann wohl annehmen, daß diese Kanonen zu einem der alten Lübecker Kriegsschiffe gehört haben, denn die Kanonen tragen fast alle das Lübecker Wappen. Eine Metallkanone trägt die Inschrift:

De wile Jonas ut dem Walfisch wedder dede lewen,
Heft man mi als einem Verloren sinen Namen gegewen.
Anno 1561 Jar.
Godt mi Mathies Bennick. Dat's war.

11 Kriegsschiffe unter Befehl des Bürgermeisters Tinnappel aus, die mit der dänischen Flotte unter Admiral Lauritzen vereinigt, am 29. Juli unter Gothland und Oeland den Schweden ein blutiges Treffen lieferten. Darauf lief die vereinigte dänisch-lübeckische Flotte nach Wisby, um einen in der Schlacht gefallenen Edelmann dort zu beerdigen. Mittlerweile erhob sich jedoch ein furchtbarer Sturm, wobei 16 der besten Kriegsschiffe und auch das dänische Admiralschiff „Samson“ und das erst neuerbaute Lübecker Admiralschiff „Der Morjan“ an den Klippen von Gothland strandeten, wobei 6000 Menschen umkamen.

Später rüstete Lübeck noch einmal sieben Kriegsschiffe und das neuerbaute Admiralschiff „Adler“ zur Unterstützung der Dänen aus, die aber wenig ausrichteten, indem die Dänen vom schwedischen Admiral Flemming 1570 bei Schonen geschlagen wurden. — Lübeck hat seit der Zeit eine Flotte nicht wieder ausgerüstet, sein alter Stern war gesunken und die Hansa war aus der Reihe der großen, nordischen Mächte gestrichen.

Wie wehrlos jeglicher Bedrückung durch fremde Seemächte später die ehemaligen seemächtigen Hansestädte preisgegeben waren, mußten die einzelnen Städte dieses Bundes oftmals bitter erfahren.

Im Jahre 1626 ließ der dänische König Christian IV. auf der Elbe bei Glückstadt[1] ein dänisches Kriegsschiff hinlegen, und verordnete zugleich, „daß alle kleinen und großen Schiffe, sie möchten entweder die Elbe herunter oder hinauf gehen, die Segel streichen, ihr Anker bei Glückstadt werfen und sich beim dortigen Gouverneur zu melden hätten, auch ließ er noch insonderheit verordnen, daß wenn ein Schiff mehr als einen

[1] Glückstadt, früher die Hauptstadt von Holstein, wurde unter Christian IV. im Jahre 1617 erbaut.

Mast führte, so sollte es für jeden Mast einen Rosenobel, für jede Pipe Wein einen Reichsthaler, und für den Tabak drei von jedem Hundert bezahlen." — Die Hamburger waren mit dieser königlichen Verordnung durchaus unzufrieden, und da sie einsahen, daß der König, trotz aller Vorstellung, bei seinem Vorsatze blieb, so versuchten sie den widerrechtlich aufgedrungenen Elbzoll bei Glückstadt mit Gewalt abzuschaffen und schickten deshab im Jahre 1630 einige Kriegsschiffe mit 1500 Soldaten aus, um den Glückstädter Hafen zu erobern. Die dänischen Kriegsschiffe, die bei Glückstadt lagen, erhielten die königliche Order sich zurückzuziehen, aber die Hamburger verfolgten sie und eroberten einige von den dänischen Kriegsschiffen.

Am 28. August lief nun eine königlich dänische Orlogsflotte von 36 Kriegsschiffen durch den Sund und legte sich vor der Mündung der Elbe vor Anker. Nachdem segelten sie mit der Fluth und günstigem Winde in die Elbe und suchten die Hamburger Kriegsflotte auf, die aus 22 Kriegsschiffen, 2 Brandern und noch 20 anderen Schiffen bestand. Den Oberbefehl über die Hamburger Kriegsflotte führte der Bürgermeister Albrecht von Eitzen und über das Hamburger Kriegsvolk kommandirte der Baron Kniphausen.

Nachdem die beiden Kriegsflotten eine Zeit lang vor der Süderelbe gelegen, geriethen sie endlich am 4. September in einem Treffen zusammen, und kanonirten so lange auf einander, bis sich die Hamburger Flotte auf die Flucht begeben und gegen die Stadt zurückziehen mußte. Der dänische König Christian IV., welcher persönlich auf der dänischen Flotte und zwar auf dem Orlogsschiff „Spes" sich befand, verfolgte die Hamburger Flotte längs der Elbe bis Glückstadt, allwo er mit allen seinen Schiffen, die überhaupt 42 Segel ausmachten, liegen blieb. Hierauf ließ der König Christian IV. eine Schanze an der Elbe aufwerfen, und allen seinen Unter-

thanen verbieten, Korn und Vieh nach Hamburg zu führen. — Jedoch durch des Kaisers Ferdinand II. Vermittlung wurden endlich alle Feindseligkeiten aufgehoben und durch die schwedische Vermittlung im Frieden von Brömsebroe 1645 wurde Dänemark gezwungen, seinen unbegründeten Ansprüchen wegen eines Elbzolles gänzlich zu entsagen.[1] Dieser Bericht über das hamburgisch-dänische Seetreffen ist der Freiherr von Holbergschen „Danmarkis-Nordiske Rigis-Historie" entnommen. In einem mehr dänisch gesinnten Bericht des Peter Hobe, 1646 Hauptmann im Kirchspiel Wevelsfleth, heißt es:

„Anno 1630 haben die Hamburger einen Krieg wegen des Tollen in Glückstadt mit dem König von Dennemark angefangen und ehre Macht von Schepen utgerüst und sich beluden laten, Glückstadt tho schläuffen und ihre Anker ob den Karckhoff zu setten; averst se worden von der denischen Schiff Flöthe buhten der Scharton so empfangen, dat se aver Hals und Kop

---

[1] Außerdem bestand noch ein Zoll an der Unterelbe und zwar in der Gegend der früher zum Bisthum Bremen gehörenden Stadt Stade, der Stader-Elbzoll. Im Jahre 1038 ertheilte nämlich der Kaiser Konrad II. dem Erzbischof von Hamburg, Bezelinus, das Recht, auf dem kirchlichen Grund und Boden zu Stade einen Zoll anzulegen. Die Krone Schweden, welche durch den Osnabrücker Frieden 1688 das Stift Bremen und Verden als ein weltliches Herzogthum erhielt, mußte diese Länder 1715 an den Kurfürsten von Hannover gegen eine Million Thaler abtreten und erst im Jahre 1861 wurde durch eine an Hannover zu zahlende Entschädigung von 2 857 338²/₃ deutsche Thaler der Stader-Brunshauser Elbzoll aufgehoben. Von dieser Summe zahlten Belgien 19 413, Brasilien 1013, Bremen 40 334, Dänemark 209 543, England 1 033 333¹/₃, Frankreich 71 166, Hamburg 1 033 333¹/₃, Lübeck 8885, Mecklenburg 15 855, die Niederlande 169 963, Norwegen 64 258, Oesterreich 1273, Portugal 16 213, Preußen 34 489, Rußland 7983, Schweden 92 495, Spanien 37 789 Thaler.

dat refugium nehmen und wedder nach Hamburg lehpen und ihr Anker, dat ehr afgejaget word, henget ihnen noch thom Schimpf in der Glückstadt am Kirchtorn." — Nach Direktor Dr. Detleffen aus Glückstadt, in den „Mittheilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte" ist der den Hamburgern abgenommene Anker, von dem Peter Hobe spricht, erst am 10. Juli 1805 wegen der Gefahr des Herunterfallens von der Thurmspitze, an der er hing, heruntergenommen und steht noch jetzt im Innern des Kirchthurmes zu Glückstadt.

Nachdem also die Hamburger Kriegsflotte von den Dänen in die Flucht getrieben worden, erhob sich in der Stadt Hamburg ein großer Lärm und Entrüstung unter der Bevölkerung, sie beschuldigte nämlich den Bürgermeister Albrecht von Eitzen, welcher die Hamburger Flotte kommandirt hatte, daß er sich nicht nach Gebühr verhalten, noch für die Vaterstadt redlich gefochten hätte. Dagegen beweist der Bürgermeister Albrecht von Eitzen in einer Vertheidigungsschrift[1] seine Unschuld, indem ihm Wetter und Wind zuwider gewesen wäre 2c. 2c.

Von nun an führte die Seemacht der Hansa nur noch ein erbetteltes Dasein. Und als im Jahre 1643 der Krieg zwischen Dänemark und Schweden ausbrach und der dänische König Christian IV. seine Kriegsflotte auf die Elbe vor Hamburg legte, mußte die Stadt, nicht der kleinsten Hülfe von den Hansen-Schwestern theilhaftig, sich bequemen, dem dänischen Angreifer 280,000 Thaler zu zahlen; und als wiederum die Stadt Bremen im Jahre 1654 durch den schwedischen Statthalter des Herzogthums Bremen, den Feldmarschall von Königsmark, in seiner Reichsunmittelbarkeit thatsächlich bedroht wurde, blieb jeder Beistand der Hansen

[1] Die Vertheidigungsschrift: „Ehrenrettung des Bürgermeisters Albrecht von Eitzen" ist im Jahre 1633 geschrieben.

aus und konnte die uralte Freie Reichs- und Hansastadt Bremen nur durch eine Art Huldigung sich behaupten. Und wiederum, als im Jahre 1666 der Krieg zwischen England und Holland wüthete, lagen holländische Kriegsschiffe auf der Elbe bei Glückstadt und kamen sogar am 24. August die Elbe aufwärts bis Neumühlen, wo sie englische Kauffahrteischiffe aufgriffen, auch die bei Neumühlen vor Anker liegenden Hamburger Schiffe wegführten und verbrannten „unangesehen Hamburger Flaggen darauf".

Der einst so machtvolle Hansabund war vernichtet! Er hatte aber auch seine Schuldigkeit gethan. — Die Hansa hob die Völker, mit denen sie in Berührung kam, aus der Babarei empor und verbreitete überall höhere Kultur und verbesserte die Sitten. Sie bekämpfte energisch den Seeraub und sorgte für Abschaffung des Beute- und des Strandrechts.

Im Jahre 1669 ward zu Lübeck der letzte Hansatag abgehalten, auf welchem man zu keinem Beschluß kommen konnte; seitdem löste sich der alte Hansabund, der seit Ende des dreizehnten Jahrhunderts bestanden hatte, auf. Nur Lübeck, Hamburg und Bremen blieben als freie und Hansastädte, und die beiden letzten waren fast die einzigen Seestädte des alten Hansabundes, deren Handel und Schiffahrt sich nicht nur auf einer gewissen Höhe behaupteten, sondern auch einen bedeutenden Aufschwung in neuen Richtungen gewannen. — Jene drei Städte, Lübeck, Hamburg und Bremen, verbanden sich schon in den Jahren 1630 zu Schutz und Hülfe enger mit einander!

> Auf Lübecks Schild, auf ehrnem festen Grunde,
> Erheben krönend Hamburgs Thürme sich,
> Und Bremen legt, als Siegel zu dem Bunde,
> Den Schlüssel d'rauf, bestehn solls ewiglich!

Der deutsche Seemann war zu jener Zeit auf seinem Schiffe vielfach allen Eingriffen in sein Eigenthum schutzlos

preisgegeben. Gewaltsinn war überall an der Tagesordnung. Es war damals eine schwere Zeit für die Seeleute; es gab Seemolest aller Art. Es gab bewaffnete Fahrzeuge, deren Mannschaften sich zu den wehrlosen Seglern an Bord begaben, um sie zu brandschatzen und mitzunehmen, was ihnen wohlgefiel. Am tollsten trieben es die sogenannten Barbaresken, die Marokkaner, Algierer und Tunesen, welche namentlich das mittelländische Meer zum Schauplatz ihrer Raubzüge machten. Als aber zu Ende des siebzehnten Jahrhunderts die Seeräuberei als ein endloser Krieg der Türken gegen alle christlichen Schiffer ganz ununterbrochen betrieben wurde, erschienen tollkühne algierische Kaperschiffe sogar in den nördlichen Gewässern, im englischen Kanal. Und da beim Friedenschluß der Holländer mit dem Raubstaat Algier[1] Hamburg und Bremen ausgeschlossen waren, so ließen die algierischen Kaperschiffe sich sogar in der Nordsee, bei Helgoland, blicken um Schiffe aufzugreifen und die in ihre Hände gerathenen Seeleute in die grausamste Sklaverei zu führen. Viele europäische Staaten ließen sich sogar herbei, ihnen einen jährlichen Tribut zu zahlen, damit ihre Flagge nur unbehindert auf dem Meere wehen könne; die Regierungen kauften für eine bedeutende Summe sogenannte Türkenpässe und verkauften diese wiederum an ihre Handelsleute. Ein Schiff, mit einem solchen Türkenpaß versehen, durfte unbelästigt seinen Kurs steuern, andere wurden sammt

---

[1] Algier, Nordküste von Afrika, zwischen dem mittelländischen Meere und der Wüste Sahara, westlich von Marokko, östlich von Tunis und Tripolis begrenzt. Im sechzehnten Jahrhundert versuchte Spanien die Eroberung Algiers, wurde aber von dem zu Hülfe gerufenen Seeräuber Horuk Barbarossa geschlagen. Dieser behielt daher Algier für sich selbst und gründete einen eigentlichen Seeräuberstaat. Nun wurde bald darauf ein System der Seeräuberei gegen alle Staaten der Christenheit förmlich organisirt, allen schmachvoller Tribut auferlegt.

Schiff und Ladung kondemnirt; man trieb die Besatzung auf offnem Markte zusammen und endlose Sklaverei war ihr Los. Viele Staaten mußten deshalb darauf bedacht sein, ihre in die Sklaverei geschleppten Unterthanen von den Kaperern wieder los zu kaufen. In Hamburg waren deshalb schon um 1624 von seiten des Staats Vorkehrungen für solche Fälle getroffen und eine öffentliche Sklavenkasse zur Ranzionirung von Hamburgern begründet. Andere Stiftungen waren zu demselben Zwecke von Privaten gegründet: Die Schiffergesellschaft in Hamburg (Schifferbrüderschaft „St. Annen", gestiftet 1492) stiftete 1622 die Kasse der „Stück von Achten" zum Loskauf der in die Hände der Barbaresken gefallenen Seeleute. Auch vor den Kirchthüren hatte man große blankpolirte Becken aus Messing aufgestellt, worin die Leute ihre Schillinge, Sechslinge und Dreilinge beisteuerten, um die unter Peitschenhieben der Algierer und Tunesen schmachtenden und auf Erlösung harrenden Christensklaven loszukaufen.

Doch, wenn auch in allen Landen die Sklavenkassen ins Leben gerufen wurden, der Kauf und Rückkauf von Seeleuten nahm damit kein Ende. Da erfaßte der erfinderische Geist des Seemanns einen neuen Gedanken; es thaten sich mehrere Kauffahrer zusammen, bewaffneten sich, so gut sie es vermochten, und gelobten, sich gegenseitig auf offener See zu schützen und zu schirmen, so viel sie dies vermochten. Man nannte das „in Admiralschaft fahren". Auf der Rhede von Cuxhaven, in der Nähe der dort errichteten Blüsenbaake, auf deren hohem Gerüst des Nachts ein Holzkohlenfeuer unterhalten wurde, versammelten sich die Schiffe zur gemeinsamen Fahrt; hier sah man Fluiten und Pinken, mächtige Kuffen und Gallioten, in Form und Takellage von den Fahrzeugen der Gegenwart himmelweit verschieden.

Als aber viele marokkanische und namentlich algierische Korsaren ihre Kapereien ungestraft weiter betrieben, auch sogar

in der Nordsee sich berüchtigt machten, und im Jahre 1662 acht Hamburger Schiffe eine Beute zweier algierischer Piratenschiffe wurden, da trat die Nothwendigkeit immer mehr hervor, die Handelsschiffe zum Schutz von Kanonenschiffen begleiten zu lassen; man nannte dies „unter Convoy segeln“. England und Dänemark hatten stets ausweichend geantwortet, wenn sie aufgefordert wurden, die Hamburger Flagge unter den Schutz ihrer Kanonenschiffe zu stellen; auch die Generalstaaten von Holland, auf die man die ganze Hoffnung gerichtet, hatten dem Hochedlen Rath zu Hamburg eine abschlägige Antwort ertheilt. Der Rath und die Bürgerschaft Hamburgs beschlossen daher am 27. August, zwei wohlbewaffnete Convoyschiffe auf Kosten der Stadt ausrüsten zu lassen und den nach Spanien und Portugal segelnden Handelsschiffen, sowie den Grönlandsfahrern zur Begleitung mitzusenden. Zwei erfahrene Schiffer und Bürger, Albert Hildebrandt und Jacob Meyer, wurden zum Admiral und Vice-Admiral erwählt, mußten ihre Schiffe gegen Ersatz der Kosten zu Convoyschiffen herrichten und gingen am 2. November mit 26 Handelsschiffen in See. Doch das Seeräuberwesen der Barbaresken nahm immer mehr überhand, und die beiden Convoyschiffe konnten ihre Aufgabe nicht erfüllen; dies veranlaßte den Rath und die Bürgerschaft, am 23. November 1663 den Beschluß zu fassen, auf heimischen Werften zwei Convoy-Fregatten zimmern zu lassen.

Die beiden Fregatten wurden im Jahre 1667—69 fertiggestellt und hieß das eine Schiff „Kaiser Leopoldus“ und das andere Schiff „Wappen von Hamburg“, und führten beide 54 Kanonen. Die Schiffe wurden geführt von den Kapitänen Matthias Dreyer und Marten Holst. Später, als Kapitän Dreyer 1674 verstorben war, wurde der „Kaiser Leopoldus“ von dem Kapitän Karpfanger geführt. Im Jahre 1683 erhielt der Letztere das „Wappen von Ham-

burg", welches am 10. October desselben Jahres in der Bai von Cadix in Brand gerieth, wobei der brave tapfere Kapitän Karpfanger sein Leben einbüßte.

Zum Ersatz dieses Schiffes wurde im Jahre 1686 eine neue Convoy-Fregatte erbaut, welcher wiederum der Name „Wappen von Hamburg" beigelegt wurde. Dieses Schiff, welches 140 Fuß lang, 40 Fuß breit war und ebenfalls 54 Kanonen führte, wurde im Jahre 1719 verkauft und darauf ein neues Convoyschiff erbaut, welches 1724 in einem Sturm vor der Elbe die Masten verlor und im Jahre 1736 für 71 000 Mark hamb. Conrant verkauft wurde. Darauf wurde in demselben Jahre abermals ein neues Convoyschiff erbaut, welches wieder den Namen „Wappen von Hamburg" erhielt. Dieses Convoyschiff wurde im Jahre 1746 den nach Spanien segelnden Handelsschiffen zur Begleitung mitgegeben und von dem Kapitän Brooks geführt. Das Schiff ging am 2. September mit der Convoyflotte in See und kehrte am 29. August 1747 auf die Elbe und am 20. September in den Hamburger Hafen zurück. Dies war das letzte Hamburger Convoyschiff und auch die letzte Reise desselben. — Außer diesen vorgenannten Fregatten hatte Hamburg noch anderweitige Convoyschiffe: 1710 das Schiff „Esperanze", 1715 das Schiff „Prinz Karl Friedrich" und 1716 das Schiff „Karl XII." und ein Orlogsschiff „Wappen der Admiralität" genannt.[1]

Die Hamburger Convoyschiffe haben manches Schiff den

[1] Im Jahre 1696 am 17. März scheiterte ein Hamburger Kriegsschiff von 14 Kanonen, welches bei Cuxhaven lag, um die Handelsschiffe vor französischen Seeräubern zu schützen. Von der 63 Mann starken Besatzung, unter Kommando des Kapitän Tamm, erfroren 14, welche zu Döse beerdigt wurden; 9 Mann fand man nicht wieder, die übrigen wurden gerettet. (Grandauer Gedenkbuch.)

türkischen Seepiraten aus den Zähnen gerissen, doch viele Schiffe wurden dennoch von den Piraten aufgebracht. Noch im Jahre 1817 wurde das Schiff „Industrie", Kapitän Schümann, auf der Höhe von Kap Finisterre von einem algierischen Korsaren genommen, und selbst noch 1828 wurde unweit Lissabon das Hamburger Schiff „Louise", Kapitän Heesch, von einem Tripolitaner gekapert. — Kapitän Schümann, der auf einer Reise von Riga nach Spanien begriffen war, wurde am 3. Juli 1817 auf der Höhe von Kap Finisterre von einem algierischen Piraten angehalten und an Bord zu den Piraten genommen. Nachdem die Piraten das Schiff geplündert, setzten sie den Kapitän nebst fünf von seinen Leuten wieder an Bord und besetzten das Schiff mit einem Prisenmeister und zehn algierischen Piraten, um dasselbe nach Algier zu bringen. Am 5. Juli, auf der Höhe von Lissabon, faßte der Kapitän den Entschluß, sich und sein Schiff von den Piraten zu befreien; den Anschlag hierzu theilte er seinen Leuten so unbemerkt wie möglich mit. Nachdem der Kapitän den elf Piraten einen guten Heringssalat, mit Hanföl zubereitet, zum Frühstück gegeben, stellte sich auch bald ein starker Durst bei ihnen ein. Der Prisenmeister bat den Kapitän, mit ihm in der Kajüte ein Glas Rum mit Wasser zu trinken. Als nun der Prisenmeister beim Trinken beschäftigt war, legte der Kapitän eine Seekarte auf den Tisch und zeigte mit einem Finger auf der Karte dem Prisenmeister, wo Lissabon und Algier läge. Als der Prisenmeister, neugierig über die Karte gebückt, sich mit beiden Armen auf den Tisch legte und nach dem in der Karte angewiesenen Orte hinsah, winkte der Kapitän einen seiner Leute, mit dem er vorher Abrede genommen. Eiligst einen versteckt gehaltenen Zimmermanns-Deichsel ergreifend, versetzte derselbe mit dessen Schärfe dem Prisenmeister einen solchen Hieb in den entblößten Nacken, daß er sogleich lautlos hinstürzte. Darauf nahm der Kapitän dem Prisenmeister seinen

Säbel und seine beiden geladenen Pistolen ab und lief aufs Verdeck. Ein vor der Kajüte stehender und ein am Steuerruder stehender Algierer wurden niedergeschossen und bald darauf waren auch die übrigen Piraten überwältigt und getödtet. Als die braven Seeleute die Leichname der getödteten Piraten über Bord warfen, gewahrten sie, daß ein Pirat über Bord gesprungen und ein zur Seite des Schiffes schleppendes Tau ergriffen hatte und außenbords im Wasser schwimme; einer der Seeleute kappte das Tau und überließ den Piraten den Wellen.

Achtes Kapitel.

Admiral Karpfanger.

In den früheren Jahrhunderten und noch im Anfang dieses Jahrhunderts wurde die Schiffahrtskunde in Hamburg wenig gepflegt, erst nach 1815 fand man sich immer mehr veranlaßt, der nautischen Wissenschaft überhaupt mehr Aufmerksamkeit zu schenken und die Seefahrer auch in der deutschen Sprache zu unterstützen.

Bis zu jener Zeit wurden alle Schiffsanzeigen an unserer Börse in holländischer Sprache angeschlagen; die Musterrollen und Seemannsordnung wurden in derselben Sprache den Schiffsmannschaften vorgelesen und man mußte sich damals mit holländischen Seekarten und Büchern behelfen. Auch wurde in der im Jahre 1749 vom Hamburger Staate errichteten Navigationsschule der Unterricht in holländischer Sprache ertheilt, und der Lehrer an der Navigationsschule, Gerloff Hiddinga sowohl, wie der nach ihm im Jahre 1766 angestellte Lehrer Jan Jurian Fruchtnicht waren Beide Holländer; ein von dem Letzteren 1775 gedruckt herausgegebenes Navigationsbuch für die Schule war in holländischer Sprache unter dem Titel „De klene Zeemans-wegwyzer of de kunst der stuurlieden“ geschrieben. Vordem wurde das von dem Steuermann Hans Tangermann im Jahre 1655 ge-

druckt herausgegebene Buch „Wechwyser tho de Kunst der Seevaert“ und C. M. Anhalting, „Slot en sleutel van de navigation of te groote zeevaert 1659“, sowie C. H. Gietermakers „'t vergulde licht der zeevaart, of te konst der stuurlieden“ von den Seefahrern vielfach benutzt.

Erst im Jahre 1819 fühlte die Hamburger Behörde sich veranlaßt, die deutsche Sprache in der Navigationsschule einzuführen, und die „Gesellschaft zur Verbreitung der mathematischen Kenntnisse“ verfaßte das „Handbuch der Schiffahrtskunde“ in deutscher Sprache, welches fortan als Leitfaden in der Navigationsschule diente.

Zu jener früheren Zeit wurde die Seeschiffahrt mit wenig Ausnahmen zumeist von Holländern und Nordfriesen hier betrieben, und man hatte damals sehr wenig hier in Deutschland geborene Schiffskapitäne, entweder waren es Holländer oder stammten von hier eingewanderten in Hamburg eingebürgerten holländischen Seefahrerfamilien ab, wie z. B. die Fokkes,[1] Dusty, Visser u. s. w.

---

[1] Zu Ende des vorigen Jahrhunderts wohnten auf der in der Nordsee liegenden Insel Schiermonnik-oog zwei Brüder, Namens Fokkes. Da nun aber die beiden Brüder auf dieser kleinen Insel, wo sie ein eigenes Haus besaßen, in ihrem Beruf als Schiffer und in ihrem in die weite Welt strebendem Sinn so sehr begrenzt waren, auch die Verhältnisse und die Umstände auf dieser Insel wenig dazu angethan waren, den um seine Existenz weiterstrebenden Seemann zu fördern, so vereinbarten die beiden Brüder sich dahin, daß einer von ihnen auswandern sollte. Arend Fokkes, dem das Loos zufiel, wanderte aus und kam im Jahre 1789 mit seiner Familie nach Hamburg, wo er hier bei dem damals größten und bedeutendsten Schiffsrheder Herrn Berend Roosen, dessen Schiffe nebenbei bemerkt statt der rothen Hamburger Flagge eine weiße Flagge mit rothen Thürmen als Nationalflagge führten, eine Anstellung als Steuermann fand und dessen Schiffe er denn auch später als einer der tüchtigsten und bewährtesten Kapitäne jahrelang führte. — Unser braver Kapitän hatte bei seiner Einwanderung hier zwei Söhne, Fokke Arend im Alter von fünf

Von einer solchen eingewanderten und hier in Hamburg eingebürgerten holländischen Seefahrerfamilie stammt auch der in der Ueberschrift benannte Kapitän Berend Jacobsen Karpfanger. Im Jahre 1623 in Hamburg geboren, widmete er sich schon sehr frühzeitig dem Seedienste, wurde darauf Kapitän oder Führer eines Kauffahrteischiffes, als solcher erwarb er sich 1655 das Hamburger Bürgerrecht. Am 27. Februar 1655 verheirathete sich der zweiunddreißigjährige Mann mit einem sechszehnjährigen Mädchen, mit Namen Anna Harmsen.

Vom Frühling bis Spätherbst fuhr Kapitän Karpfanger zur See, und da zu der damaligen Zeit die Schiffe Winterlage hielten, d. h. die Wintermonate über feierten, so war er während der Wintermonate hindurch auf vielfache Weise zum Besten des Gemeindewesens hier in Hamburg thätig. Er fungirte nämlich nicht nur in der Schiffergesellschaft, Schifferbrüderschaft „St. Annen", als Schifferalter oder Vorsteher

---

Jahren und Itje Fokkes im Alter von ein und einem halben Jahre, von der Insel Schiermonnik-oog mitgebracht. Später wurden demselben noch zwei Söhne, Wiebe und Arend genannt, hier geboren. Der älteste Sohn Fokke Arend, der ebenfalls wie sein Vater Seemann wurde und die Schiffe des Herrn Berend Roosen als Kapitän führte, trat später in den Hamburger Staatsdienst als Loots-Galliot-Kapitän und starb im 91. Lebensjahre. Der zweite Sohn, Itje Fokkes, der ebenfalls auch auf den Schiffen des Herrn Berend Roosen jahrelang als Kapitän fuhr, setzte sich in seinem 57. Lebensjahre, im Jahre 1846, zur Ruhe und bekleidete von da ab die Stelle eines Examinators an unserer Navigationsschule und starb 91 Jahre alt. Der dritte Sohn, Wiebe Fokkes, wurde gleichfalls Seemann und später auch im Hamburger Staatsdienste als Loots-Galliot-Kapitän angestellt, verstarb aber sehr frühe. Der vierte Sohn, Arend Fokkes, war gleichfalls Seemann; derselbe fuhr längere Jahre als Kapitän auf den Hamburger Dampfschiffen zwischen Hamburg und Hull und war später als Wasserschout im Hamburger Staatsdienste bis an sein Lebensende 1870 thätig.

der Korporation der seefahrenden Schiffer, sondern er war auch 1662 zum beständigen Mitgliede des Admiralitätsgerichts gewählt. Daneben war er auch noch Kirchenvorsteher der St. Michaelis-Kirche.

Die Erwählung als Seemann zu diesem damals sehr bedeutendem Amte eines Kirchenvorstehers, deren Mitgliedern nach der damaligen hamburgischen Verfassung sehr wichtige politische Rechte zustanden, giebt uns den Beweis, daß Kapitän Karpfanger nicht allein ein höchst ehrenvolles Vertrauen bei seinen Mitbürgern, sondern auch eine ganz besondere, nicht gewöhnliche geistige Befähigung besaß. Dabei war er auch, wie die Bemerkung eines Zeitgenossen es nennt, „ein gar feiner, zierlicher Mann, der sich überall wohl aufzuführen verstand“.

Seine Tüchtigkeit als erfahrener Seemann und seine vielseitige Bildung machten es denn auch, daß der hochedle Rath sich veranlaßt fühlte, den Kapitän Karpfanger in den Hamburger Staatsdienst zu ziehen und ihm den verantwortlichen wichtigen Posten eines Convoy-Kapitäns zu übertragen. Denn zu den vorschriftsmäßig geforderten Qualitäten eines Convoy-Kapitäns gehörte nicht nur, daß er evangelischer Konfession, hiesiger Stadtbürger, von untadelhafter Reputation, und neben anderen neueren Sprachen auch der spanischen mächtig sein mußte, sondern es mußte „unser Kapitän von sonderlich guter Conduite und capabel sein, mit großen Herren umzugehen, auch seinem Stande gemäß sich überall zeigen zu können, damit die Stadt Ehre und Ruhm davon habe“.

Am 14. Juli 1674 empfing Kapitän Karpfanger von dem ersten Bürgermeister der Admiralität einen silbernen Degen und den Admiralsstab und schwur vor versammeltem Bürgermeister und Rath: „Ich will auch bei der meiner Admiralschaft und Defension mir anvertrauten Flotte mannhaft stehen und eher Gut und Blut,

dat refugium nehmen und wedder nach Hamburg lehpen und ihr Anker, dat ehr afgejaget word, henget ihnen noch thom Schimpf in der Glückstadt am Kirchtorn." — Nach Direktor Dr. Detlefsen aus Glückstadt, in den „Mittheilungen des Vereins für Hamburgische Geschichte" ist der den Hamburgern abgenommene Anker, von dem Peter Hobe spricht, erst am 10. Juli 1805 wegen der Gefahr des Herunterfallens von der Thurmspitze, an der er hing, heruntergenommen und steht noch jetzt im Innern des Kirchthurmes zu Glückstadt.

Nachdem also die Hamburger Kriegsflotte von den Dänen in die Flucht getrieben worden, erhob sich in der Stadt Hamburg ein großer Lärm und Entrüstung unter der Bevölkerung, sie beschuldigte nämlich den Bürgermeister Albrecht von Eitzen, welcher die Hamburger Flotte kommandirt hatte, daß er sich nicht nach Gebühr verhalten, noch für die Vaterstadt redlich gefochten hätte. Dagegen beweist der Bürgermeister Albrecht von Eitzen in einer Vertheidigungsschrift[1] seine Unschuld, indem ihm Wetter und Wind zuwider gewesen wäre rc. rc.

Von nun an führte die Seemacht der Hansa nur noch ein erbetteltes Dasein. Und als im Jahre 1643 der Krieg zwischen Dänemark und Schweden ausbrach und der dänische König Christian IV. seine Kriegsflotte auf die Elbe vor Hamburg legte, mußte die Stadt, nicht der kleinsten Hülfe von den Hansen-Schwestern theilhaftig, sich bequemen, dem dänischen Angreifer 280,000 Thaler zu zahlen; und als wiederum die Stadt Bremen im Jahre 1654 durch den schwedischen Statthalter des Herzogthums Bremen, den Feldmarschall von Königsmark, in seiner Reichsunmittelbarkeit thatsächlich bedroht wurde, blieb jeder Beistand der Hansen

[1] Die Vertheidigungsschrift: „Ehrenrettung des Bürgermeisters Albrecht von Eitzen" ist im Jahre 1633 geschrieben.

aus und kamen [illegible]

Bremen [illegible]

wiederum [illegible]

[illegible]

die Bauern [illegible]

[illegible]

abgenommen [illegible]

konnte [illegible]

des [illegible]

[illegible]

und [illegible]

[illegible]

Sache melden die Engländer [illegible]

Leib und Leben opfern, als sie oder mein Schiff verlassen!"

Diese Worte, mit fester Stimme klar und deutlich gesprochen, machten auf die Versammlung einen tiefen Eindruck. Jedermann fühlte, der Mann, der sie sprach, werde sie, wenn es der Augenblick fordere, zur That werden lassen.

Darauf erhob sich der Bürgermeister und sprach zu Karpfanger: „Ihr seid jetzt der Stadt Hamburg wohlbestallter Convoy-Commandeur, nehmt aus meiner Hand diesen Admiralstab; er ist das Zeichen der Macht und des Ansehens, welches der Hochedle Rath der Freien Hansestadt Hamburg in Eure Hände legt, damit Ihr die Würde unserer guten Stadt im Auslande vertretet, gegen Vornehme und Geringe, zu Wasser und zu Lande". Darauf reichte der Bürgermeister ihm den Degen, dessen Gurt von Sammt und mit Goldstickereien reich verziert war, und sprach: „Zieht diesen Degen nur in dem Fall der höchsten Noth, aber wenn er einmal aus der Scheide fährt, steckt ihn nicht wieder ein, bis die Sache, für welche Ihr kämpft, ehrenvoll ausgeglichen ist. Darauf gebt mir den Handschlag".

„Das gelobe ich!" sagte Karpfanger und legte die ihm verliehene Ehrenwaffe an. — „Und nun seid uns als der Stadt Hamburg wohlbetrauter Admiral herzlich willkommen und als solcher von uns begrüßt! Gott mit Euch und Eurem Schiff, wohin Ihr immer steuert, und alles Heil mit unserer Flagge sowie mit Denen, die unter ihrem Schutze segeln!" Darauf reichte der Bürgermeister ihm nochmals die Hand.

Darauf wurde Kapitän Karpfanger das Kommando über das Schiff „Kaiser Leopoldus", welches früher von

Kapitän Matthias Dreyer († 1674) geführt wurde, und das mit 54 Kanonen und 150 Seeleuten armirt war, übertragen.

Die Fahrten, welche Kapitän Karpfanger nun in der zehnjährigen Dienstzeit des hamburgischen Staates alljährlich



Admiral Berend Jacobsen Karpfanger.

nach Cadix, Malaga, Lissabon oder ins nördliche Eismeer unternahm, waren reich an Gefahren und Abenteuern.

Im Jahre 1678 ging er ins nördliche Eismeer mit fünfzig Grönlandsfahrern. — Mit reicher Beute an Walfischen kehrten sie zurück. Man hatte die unerhörte Zahl von fünfhundert Fischen gefangen.

Als Kapitän Karpfanger mit der Convoyflotte bei Tagesanbruch Helgoland passirte und mit westlichem Winde seinen Kurs auf SOzS richtend der Elbe zusteuerte, meldete die auf Ausguck stehende Wache, daß fünf armirte Fahrzeuge beim Winde segelnd und NNW steuernd, in Sicht seien, welche die französische Flagge führten. Kapitän Karpfanger, der vermuthete, daß es Dünkirchener Kaperschiffe wären, ließ die Convoyflotte sich sammeln und in Kolumnen mehr westlich steuern, während er selbst seinen Kurs beibehielt, um dadurch zwischen sich und der Convoyflotte mehr Seeraum zu gewinnen. — Da ertönte ein Kanonenschuß! Eine Kanonenkugel der Piraten schlug dicht vor dem Steven des „Kaiser Leopoldus" ins Wasser, daß der Gischt hoch aufspritzte. Blitzschnell stieg die Hamburger Flagge am Maste des „Kaiser Leopoldus" empor und gleichzeitig sauste eine Kugel von der Bugkanone desselben hinüber zu den Piraten und riß einem der Piratenschiffe Mast und Segel herunter. — „Klar bei den Geschützen!" ruft Karpfanger seinen Leuten zu. Indem der „Kaiser Leopoldus" nun mehr beim Winde luvte und so die ganze Backbordseite den Piraten zukehrte, ertönt das Kommando „Feuer"! Und die ganze Lage der Geschütze der Backbordseite entsendete ihren tödtlichen Inhalt zwischen die Piratenschiffe und richtete eine solche Verwüstung unter ihnen an, daß zwei dieser Räuberschiffe in die Tiefe sanken, und da unter dem Kanonenfeuer des „Kaiser Leopoldus" die andern Piraten es nicht wagten, ihre Kollegen zu retten, so gingen sie mit Mann und Maus zu Grunde. — Weiter raste das Gefecht! Bald war die See weit umher in dichten Pulverdampf gehüllt, und nach einem fast zwölfstündigen Kampfe, in welchem die französischen Kaperschiffe von den Kanonen des „Kaiser Leopoldus" arg zugerichtet wurden, mußten zuletzt die noch übrigen drei Kaperschiffe mit Verlust von fünfzig Mann ihr Heil in der Flucht suchen.

Kapitän Karpfanger ließ darauf seine Convoyflotte sich sammeln und gelangte mit ihr Abends glücklich in die Elbe; ein günstiger Wind förderte des andern Tages das Aufkommen der Flotte an die Stadt.

Als der „Kaiser Leopoldus" im Angesicht der Stadt die Anker ausgeworfen und Kapitän Karpfanger mit der Staatsschalupe am Baumhause, Ecke beim Baumwall und Steinhöft, landete, war das Ufer mit Menschen bedeckt und der Jubel der zahlreich versammelten Menge kannte keine Grenzen, denn das Gerücht von dem ruhmvollen Ereigniß war der Flotte schon vorangeeilt; Karsten de Tidenbringer[1] hatte tags vorher bereits die Nachricht von Cuxhaven mitgebracht und es überall in der Stadt ausposaunt, daß durch das ruhmreiche Gefecht mit den Seepiraten die Elbe wieder zu einem freien Strome geworden sei. — Kapitän Karpfanger wurde hierauf im buchstäblichen Sinne auf Händen getragen und von einer stets größer anschwellenden Menschenmenge bis nach dem Rathhause geleitet, wo er von dem versammelten Hochedlen Rath feierlich begrüßt und schließlich mit großen Lobsprüchen wohlwollend entlassen wurde.

Den ganzen nächsten Sommer über mußte Kapitän Karpfanger mit dem „Kaiser Leopoldus" vor der Elbe und in der Nordsee kreuzen, die abgehenden Schiffe bis in den englischen Kanal zu begleiten und den ankommenden Nordfahrern entgegengehen, um sie in die Elbe hineinzuführen, weil Brandenburger Kaperschiffe in der Nordsee kreuzten, und

[1] Da eine Postverbindung mit Cuxhaven damals noch nicht vorhanden war, so waren Boten angestellt, die zu Fuß von Cuxhaven nach Hamburg liefen, um den Herren Schiffsrhedern die Nachricht zu überbringen, wenn ihre Schiffe auf der Elbe angekommen waren. Solche Boten nannte man „Tidenbringer"; der letzte mir bekannt gewordene hieß Karsten van de Wied und wohnte an den ersten Vorsetzen Nr. 10 in Gieschens Hof.

das alles bei „mächtig widrigem Winde und stetig quad Wetter".

Das Weihnachtsfest 1679 feierte Karpfanger in Hamburg im Kreise seiner Familie; bald darauf erkrankte seine Frau — und am 6. Februar 1680 verstarb sie in seinem Arm.

Im Mai desselben Jahres ging Kapitän Karpfanger wiederum mit einer Convoyflotte, nach Cadix und Malaga bestimmt, unter Segel und kehrte im Mai 1681 auf die Elbe zurück, mußte aber gleich wieder rüsten, um aufs neue eine Convoyflotte nach Cadix und Lissabon zu übernehmen. Auf dieser Reise traf er die von Amerika kommende königlich spanische Silberflotte,[1] welche unweit Cadix von türkischen Seepiraten angefallen war, welche sich gerade einiger reich beladener spanischer Galionen bemächtigt hatten, als Kapitän Karpfanger mit der Hamburger Convoyflottille darüber zukommt.

Kaum hatte unser Kapitän Karpfanger die verhängnißvolle Lage der spanischen Silberflotte erkannt, so läßt er auf dieselbe zuhalten. „Klar bei den Geschützen!" ruft er seinen Leuten zu, und indem diese fertig mit der Lunte in der Hand bei den Geschützen stehen, segelte der „Kaiser Leopoldus" mit frischem Winde bis in die Nähe der türkischen Piraten. Blitzschnell werden Fock- und Großsegel aufgegeit, die Mars- und Bramsegel am Großmast back geholt, das Schiff durch den von vorne auf die backliegenden Segel treffenden Wind zum Stillstand gebracht, und auf das Kommando: „Feuer!" entsenden die Geschütze aus der Backbordbreitseite des „Kaiser Leopoldus" die vollen Lagen ihres tödtlichen Inhalts. Unmittelbar nach der Salve werden die Segel rasch vollgebrast, das Schiff gewendet und wiederum ertönt das Kommando:

[1] Siehe Seite 71.

„Feuer!" — Und auch die vollen Lagen der Geschütze der Steuerbordbreitseite des „Leopoldus" entsenden ihren verderbenbringenden Inhalt, und die Kartätschen richten in solcher Nähe eine so furchtbare Verwüstung unter den Piraten an, daß dieselben gezwungen wurden, von ihrer Beute abzulassen und ihr Heil in der Flucht zu suchen.

Darauf ließ Kapitän Karpfanger alle Segel wieder beisetzen, deren blendend weiße Leinewand in schlanker Pyramidenform hoch in die Lüfte strebte. Pfeilschnell theilte der Bug des Schiffes die glänzenden bläulichen Wellen, und, in Begleitung der Convoy- und der beschützten spanischen Silberflotte den Hafen von Cadix erreichend, rauschten die Anker vom Bug in die Tiefe, daß das Wasser hoch aufspritzte. Eine bestimmte Länge des Ankertaues wurde ausgesteckt; abermals ertönten Kommandos und der Donner des Saluts rollte über das Wasser der Bai von Cadix und an den Mastspitzen und hinten am Flaggstock des „Kaiser Leopoldus" wehte das Symbol der freien Reichs- und Hansastadt Hamburg, „die drei weißen Thürme im rothen Felde", zum Gruß der alten Stadt Kastiliens.

Als der letzte Salutschuß verhallte, ruderte die Schalupe, hinten am Flaggstock die Hamburger Flagge wehend, dem Lande zu, wo dem Kapitän Karpfanger ein glänzender Empfang bereitet wurde. Sobald er das Land betrat, empfing ihn der Jubel der zahlreich am Ufer versammelten Menschen; der ehrende Empfang galt der ruhmreichen That, die Kapitän Karpfanger unter der Hamburger Flagge Kastilien geleistet hatte, selbst der Hof von Spanien empfing unsern Kapitän für seine bewiesene Tapferkeit in gnädigster Weise: Der König Karl II. ließ Kapitän Karpfanger zum Hofe laden. In einer königlichen Equipage mit acht reich geschmückten Maulthieren bespannt, wurde unser Karpfanger nach dem königlichen Palast gebracht und in das Staatsgemach des Königs geführt, wo

er in Gegenwart der versammelten spanischen Granden vom Könige auf das huldvollste empfangen und mit einer goldenen Ehrenkette beschenkt wurde, an deren Ende das Bildniß des Königs befestigt und mit werthvollen Edelsteinen umgeben war. Außerdem erhielt der Hamburger Rath ein eigenhändiges königliches Dankschreiben.

Im Juli 1683 trat Kapitän Karpfanger seine für ihn verhängnißvolle letzte Fahrt an, und da sein Schiff, der „Kaiser Leopoldus“, einer größeren Reparatur bedürftig, und sein Kamerad Kapitän Marten Holst gerade suspendirt war, so wurde ihm dessen Schiff „Wappen von Hamburg“ übergeben, um damit mehrere Kauffahrteischiffe nach Cadix als Convoy zu begleiten. Das Schiff hatte, eben so wie der „Kaiser Leopoldus“, drei Masten, die beiden Vorderen jeder mit drei Raasegeln, der Besanmast aber mit einem Ruthensegel und einem Raasegel. Unter dem Bugspriet war ein Blindsegel und an dem auf dem Bugspriet stehenden kleinen Maste ein Oberblindsegel. Das „Wappen von Hamburg“, mit den goldenen drei Thürmen am Spiegel und einer farbenstrahlenden Hammonia als Galion, war bemannt mit 170 Seeleuten und 50 Soldaten.

Kapitän Karpfanger gelangte glücklich mit der Convoyflottille nach Spanien!

In der Provinz Süd-Spanien, vor der Küste Sevillas, liegt, durch einen schmalen Kanal von dem Festlande getrennt, die Insel Leon und auf einer weit vorspringenden Landzunge derselben die Stadt Cadix, die reichste und mächtigste Handelsstadt Spaniens. Die Erdzunge, welche dies Emporium auf ihrem Rücken trägt, theilt die mächtige Bai, welche sie umrauscht, in zwei Theile. Die Erstere ist die Bai von Cadix, die Letztere die Bai von Puntales. In der Bai von Cadix lag das „Wappen von Hamburg“ vor Anker, die Expedition der Handelsschiffe erwartend, um die Rückreise nach der Heimath

mit ihnen anzutreten. Hier in der Bai herrschte auf dem Wasser eine majestätische Ruhe, indem die bläuliche Fluth



„Wappen von Hamburg“.

einem metallenen Spiegel gleich unbewegt da lag; Böte, mit starken Ruderern bemannt, flogen hin und her auf dem blanken Spiegel der Bai.

Es war am Sonntage, den 10. Oktober 1683, Abends gegen 8 Uhr. Kapitän Karpfanger saß mit seinem Sohne, seinem Neffen, den Schiffsoffizieren und mit einigen Freunden aus der Stadt Cadix, die er zum Abschied bewirthete, wohlgemuth in der Kajüte. Eben wollen die Gäste aufbrechen, als draußen auf dem Verdeck ein lärmendes Getümmel entsteht und der Kajütenjunge die Nachricht in die Kajüte hineinruft, es sei Feuer unten im Schiffe, in der Helle, ausgebrochen.

Mit großer Umsicht sucht Kapitän Karpfanger dem schnell wachsenden Feuer Einhalt zu thun, doch er kämpfte vergebens gegen das verheerende Element. — „Feuer am Bord des „Wappen von Hamburg!" Feuer auf dem Hamburger Orlogschiff!" hieß es bald überall, und in wenigen Augenblicken war es lebendig, nicht nur auf den Schiffen, die in der Bai ankerten, auch am Lande und in den Citadellen am Eingange der Bai, wie an Bord der spanischen Küstenfahrer. Doch vergebens; auch die wiederholten Nothsignale nützen nichts, es kommt keine Hülfe, da sich die von andern Schiffen ausgesandten Böte, aus Furcht vor einem Explodiren der Pulverkammer, dem unglücklichen Schiff näher zu kommen nicht getrauten. Mit entsetzlichem Geschrei suchte sich die Mannschaft zu retten; der Mehrzahl gelang dies, doch 42 Seeleute und 22 Soldaten fanden ihren Tod in den Wellen.

Der edle brave Kapitän Karpfanger selbst blieb, trotz aller Bitten seines Sohnes und seiner Freunde, ganz allein auf dem unglücklichen brennenden Schiff. Einige wollen ihn von Ferne gesehen haben, wie er, der edle Mann, allein gelassen auf seinem dem Verderben verfallenen Schiffe noch bis zuletzt umhergewandelt sei.

Von weitem waren tausend Augen auf den Brand gerichtet; tausend Herzen schlugen bange und zagend, denn der letzte grauenvolle Moment näherte sich mit erschreckender Eile, Schritt um Schritt näherten sich die verderblichen Gluthen den Pulver-

vorräthen, die Spannung wuchs mit der Sekunde. Um Mitternacht gingen alle Kanonen auf dem unglücklichen Schiffe los, und um 1 Uhr Nachts erreichten die Flammen die Pulverkammer und mit einem furchtbaren Knall flog der größte Theil des schönen Schiffes in die Luft. — Eine gewaltige Gluth stieg in den Nachthimmel auf. Der Rest des hell beleuchteten Rumpfes des Schiffes neigte sich auf die Seite und sank in die Tiefe und noch einmal sprühte es in Millionen Funken auf, als die glühenden Massen in die erkältenden Fluthen der Bai von Cadix tauchten; dann wurde es Nacht ringsum, düsterer und undurchdringlicher, als je zuvor und der Himmel hüllte sich in ein Trauergewand um den geschiedenen Hamburger Seehelden.

Am folgenden Morgen trieb ein Körper gegen das Schiff des William Thomsen, man sah nach, es war — Kapitän Karpfangers Leiche.

Am 13. Oktober wurde von dem Schiff des Thomsen ab der mit Hut, Degen und Kommandostab des Verewigten geschmückte Sarg, in einer mit Trauerfahnen behangenen Schalupe ans Land gefahren und mit außerordentlicher Theilnahme der Bevölkerung von Cadix und der Mannschaften der im Hafen liegenden Schiffe dem Beerdigungsplatze zugeführt. Den Sarg trugen zwölf Kapitäne, während die Kastelle und die in der Bai liegenden Schiffe den Zug mit Trauersalven begleiteten.

Der König Karl II. von Spanien ließ auf dem Grabe ein Ehrendenkmal errichten, zum Gedächtniß des tapferen, treuen Hamburgischen Admiral Berend Jacobsen Karpfanger.

Neuntes Kapitel.

Die Mündungen der Elbe und Weser früher und jetzt. — Der berüchtigte Vogt auf Neuwerk. — Hamburgs Flor und der Freihafen.

Zur Minderung der Gefahren der Seefahrt hat Hamburg schon sehr frühe angefangen in und an der Mündung der Elbe Vorkehrungen ins Leben zu rufen. Schon im Jahre 1286 am 14. April schloß Hamburg mit den Herzögen von Sachsen einen Vertrag, betreffend Erbauung eines Thurmes auf der Insel Neuwerk, und später, am 1. November 1299, wurde Hamburg gestattet, den Unterbau des Neuwerker Thurmes aus Stein auszuführen. Der damals erbaute Neuwerker Thurm war aus Holzwerk und brannte im Jahre 1373 ab, darauf wurde der jetzige viereckig massiv gemauerte Thurm erbaut. Der große Thurm auf Neuwerk hat eine Höhe von 96 Fuß und ist 47 Fuß im Quadrat mit 8 Fuß dicken Mauern, und trägt auf seiner Kuppel einen 120 Fuß über dem Meeresspiegel liegenden Leuchtapparat mit 21 Reflektoren, die die ganze Peripherie des 15 Seemeilen Radius haltenden Leuchtkreises ununterbrochen bescheinen.[1] — In der Richtung

[1] In den früheren Zeiten war auf dem großen Thurm auf Neuwerk ein Leuchtfeuer nicht vorhanden, sondern außerhalb des Neuwerker Deichs stand eine Blüsenbaake, auf dessen Gerüst des Nachts ein Kohlenfeuer brannte und unterhalb derselben stand eine große Verdunkelungsbaak. Durch die Verdunkelung des Blüsenbaakfeuers, welches

von NNW, 2100 hamb. Fuß von dem großen Thurme entfernt, wurde 1815 ein kleiner, 16 Meter hoher Leuchtthurm aus Holz erbaut, der 14 Lampen in der Kuppel und 1 Lampe tiefer unten trug; seit Ende 1886 zeigt derselbe jedoch kein Licht mehr.

Um der Strandräuberei an der Mündung der Elbe ein Ende zu machen, erwarb Hamburg von den Herren von der Lappe zu Ritzebüttel die Nordspitze des Landes Hadeln (Groden- und Altenwalde) für 245 Mark, und da die Herren von der Lappe, trotz eingegangenen Vertrages, sich weigerten, eine hamburgische Besatzung im Schloß zu Ritzebüttel aufzunehmen, so wurde das Schloß von den Hamburgern erstürmt und schließlich (1394) die Herren von der Lappe mit 2000 Mark für ihren Besitz abgefunden.

Zur Aufrechthaltung der See- und Strandverordnung waren früher Rathsherren als Hauptleute auf der Insel Neuwerk eingesetzt. Nach dem Jahre 1400 wurde die Herrschaft der Hauptleute aufgehoben und ein Hamburger Rathsherr zum regierenden Amtmann in Ritzebüttel ernannt, — der letzte Amtmann war 1864 Senator Kirchenpauer. — Nach dem Jahre 1400 wurden die Verwalter der Insel Neuwerk Vögte genannt. Im Jahre 1535 war ein Mann Namens Berend Bäseke Vogt auf Neuwerk; derselbe hatte sich der Seeräuberei schuldig gemacht: Er beraubte einen mit Tuch beladenen, von Stade nach Dänemark bestimmten, unter Neuwerk Schutz suchenden Ewer. Der Schiffer und vier Mann wurden getödtet und über Bord geworfen. Ein zur Besatzung des Ewers gehörendes Mädchen flüchtete mit einem der Knechte Bäsekes nach dem Festlande und brachte die Mordthat auf dem

in gewisser Richtung hin die Verdunkelungsbaak vorschirmte, erkannten die Schiffer bei Nacht die Merkzeichen für das richtige Fahrwasser; bei Tage dagegen, wenn sie die beiden Baaken mit dem großen Thurm in gerader Linie hatten.

Schloß Ritzebüttel zur Anzeige. Bäsete wurde am 16. August 1536 in Hamburg auf dem kleinen Grasbrook hingerichtet.

Der Cuxhavener Leuchtthurm wurde 1802/3, an Stelle der 1801 umgewehten Blüsenbaake, auf deren Gerüst des Nachts ein Kohlenfeuer brannte, erbaut. Der Cuxhavener Leuchtthurm ist aus rothen Ziegelsteinen in Form einer Säule aufgeführt, hat eine Höhe von 25 Metern über dem Meeresspiegel und trägt auf seiner Kuppel 9 große Beleuchtungslampen. Das Feuer ist 12 Seemeilen sichtbar, und zum Unterschied von andern Feuern zeigt der Cuxhavener Leuchtthurm ein Blinklicht, indem ein durch Uhrwerk bewegter Schirm angebracht ist, der die feststehende Lampe bald frei läßt und bald verdeckt, so daß in bestimmten Pausen sich vor den Lampenscheiben Metallplatten zweimal in einer Minute heben resp. senken und dadurch eine abwechselnde plötzliche Verdunkelung herbeiführen.

Außer den festen Feuern auf dem Lande werden auch noch auf gewissen Stationen des Fahrwassers besonders eingerichtete Schiffe, mit Beleuchtungsapparaten versehen, Feuer- oder Leuchtschiffe genannt, vom Hamburger Staate unterhalten. Das erste Leuchtschiff, „Seestern" genannt, wurde im Jahre 1816 bei der rothen Tonne in der Elbmündung ausgelegt; dasselbe verunglückte am 24. Dezember 1824 bei schwerem Sturm und ging mit der aus 8 Personen bestehenden Besatzung und zwei an Bord befindlichen Lootsen verloren; darauf wurde ein neues Signal- oder Leuchtschiff, der „Jacob Heinrich", erbaut und 1826 auf die Station ausgelegt. — Es sind jetzt unterhalb Cuxhaven in gewisser Entfernung von einander vier große Feuer- oder Leuchtschiffe ausgelegt: Das äußerste Feuerschiff No. 1, „Gustav Heinrich", ist vor der Mündung der Elbe verankert; es führt am Mittelmast in einer Höhe von 11 Metern ein auf 6 Seemeilen Entfernung sichbares Blinkfeuer. In einer Entfernung von 9000 Metern

aufwärts vom ersten Feuerschiff liegt das Feuerschiff No. 2: „Caspar“; dasselbe ist mit zwei festen Feuern versehen, das eine, 11 Meter hoch, auf 8, das andere, 6 Meter hoch, auf 6 Seemeilen sichtbar; ca. 8000 Meter von dem Feuerschiff No. 2 entfernt liegt das dritte Feuerschiff „Johann Hinrich“ und ist mit einem 10,3 Meter hohen Licht versehen, welches auf 8 Seemeilen sichtbar ist. In einer Entfernung von 8000 Metern weiter stromaufwärts ist das Feuerschiff No. 4: „Ernst“ verankert; sein Licht ist auf 6 Seemeilen sichtbar.

Auch an der Weser war man schon sehr frühe darauf bedacht, Vorkehrungen zur Sicherung der Weserschiffahrt zu treffen. Hier, wo die Mündung des Weserstromes sich jetzt ausbreitet, lagen in den frühesten Zeiten volkreiche Dorfschaften, und wo jetzt die Schiffe segeln und die Watten und Sand bänke sich aus dem Wasser erheben, ging vormals der Pflug und weidete das Vieh; jetzt ist dieses Land von der See erobert; das Meer hat alles verschlungen! — Im Norden deckte den Weser- und Jade-Meerbusen gegen die See eine große Landschaft, nämlich Rustringen. Da, wo jetzt der „Hohe-Weg-Sand“ den Weser- und Jadebusen scheidet, war zur Beschützung der Weser und Jade im neunten Jahrhundert ein Schloß, Mellum genannt, erbaut,[1] welches, nachdem es an die zweihundert Jahre gestanden, von den Fluthen der See verschlungen wurde. Im Jahre 1066 wurde darauf von der Stadt Bremen eine Seetonne (Schwarze M.-Tonne) unten an die Weser gelegt und nach dem von der See verschlungenen Schlosse „Mellum-Tonne“ benannt. In den späteren Jahren wurde hier auf dem „Hohe-Weg-Sand“ ein Holzgerüst, die „Bremerbaake“, errichtet, und in dessen Nähe ein Leuchtschiff stationirt, bis endlich 1856 an der Stelle der Bremerbaake der jetzige „Hoheweg-Leuchtthurm“ erbaut

[1] Altes Mauerwerk von demselben ist bei Erbauung des Leuchtthurms 1856 noch vorgefunden worden.

wurde. Die Laterne des Leuchtthurmes liegt mit der Kuppel 35 Meter über Null und das Licht ist auf 16—18 Seemeilen sichtbar; in der Höhe von 10,4 Metern über Null befindet sich noch ein zweites Licht, welches zur Orientirung im Dwarsgat dient. — Außerdem sind auf dem Wurster Watt noch drei eiserne Leuchtthürme, einer auf „Meyers-Legde" und zwei auf „Eversſand", 1886 erbaut worden. — Weiter im offenen Meere, auf dem Riff „Rother Sand", ist 1885 noch ein großer Leuchtthurm ganz aus Eisen, in einer Wassertiefe von 8 Meter bei Niedrigwasser, errichtet. Die Laterne liegt 28,4 Meter über Hochwasser. Das Hauptfeuer giebt als festes, weißes Leitfeuer, das von beiden Seiten von weißen Blitzfeuern begrenzt wird, die Richtung für die Einsegelung in das Fahrwasser der „Neuen Weser" an. Dasselbe erscheint als festes weißes Feuer zwischen N 75° W und N 82° W, desgleichen zwischen S 36° O und S 40° O. Zwischen diesen Kreisausschnitten von N 82° W und durch Süd bis S 36° O erscheint das Feuer als weißes Blitzfeuer mit gleichmäßig aufeinanderfolgenden Blitzen, wobei die Dauer der Blitze und der Verdunkelung je 1¼ Sekunde beträgt. Außerhalb des Kreises, von N 68° W bis N 75° W, sowie von S 40° O bis S 46° O, dagegen als weißes Blitzfeuer mit zwei rasch aufeinanderfolgenden Blitzen, denen eine Verdunkelung von etwa 4 Secunden folgt. Ein Nebenfeuer, in dem nordöstlichen Erker des Thurmes angebracht, dient als festes weißes Feuer für die Einsegelung in die „Alte Weser". — Außerdem liegen auch zwei Leuchtschiffe in der Wesermündung: das eine, „Bremen", liegt zwischen dem Hoheweg- und dem Rothersand-Leuchtthurm, das andere, „Weser", liegt außerhalb der Schlüsseltonne. Die „Schlüsseltonne" ist die äußerste Seetonne der Weser nach See zu und ist seit dem Jahre 1664 ausgelegt.

Hamburg hat sein immer größeres Aufblühen nur der Intelligenz und Thatkraft seiner Kaufleute und Schiffsrheder, sowie den der Schiffahrt und dem Seehandel angepaßten weisen Staatseinrichtungen zu verdanken!

Die freie Verfassung, unter deren Schutz die materielle und geistige Entwickelung unserer Schiffahrt so herrlich florirt, hatte schon sehr früh viele tüchtige und intelligente Männer unserer Vaterstadt zugeführt; namentlich in den früheren Jahrhunderten waren es die ihrer Religion wegen verfolgten Niederländer, die das spanische Joch abschüttelten, hier einwanderten und sich dauernd in Hamburg niederließen, auch im Laufe der Zeit sich mit der hamburgischen Bevölkerung assimilirten und ihre materielle und geistige Thätigkeit der Entwickelung dem Gemeinwesen unserer Vaterstadt und namentlich der Schiffahrt widmeten.[1]

Auch von England aus, als der Krieg Frankreichs mit England 1689 die Handelsverbindungen dieser beiden Nationen total zu Grunde richtete, wandten die englischen Kaufleute sich nach Hamburg, wo sie hier bleibende Handelsverbindungen anknüpften und die Häfen unserer Stadt mit ihren Schiffen belebten und so den noch jetzt bestehenden regen Handel mit England förderten.

Einen gleichen Einfluß hatte auch die englische Gesellschaft der Adventurer oder wagenden Kaufleute, welche sich anfangs in Emden und später in Hamburg niederließen und hier einen ausgebreiteten Seehandel betrieben.

Einen gleichfalls bedeutenden Antheil an der Hebung und der Entwickelung unseres Seehandels und unserer Schiffahrt hatte die französische Emigration. Nach der Aufhebung des Edikts von Nantes 1685 wurde den Nichtkatholiken in Frankreich die freie Ausübung ihrer Religion verboten. Tausende

[1] Z. B. die Familie Amsinck 2c.

vertriebene Hugenotten, Anhänger der reformirten Kirche, wanderten von Frankreich aus und fanden in Deutschland, und namentlich auch hier in Hamburg, die bereitwilligste Aufnahme, und da die meisten von ihnen sich hier dem kaufmännischen Seehandel und der Schiffsrhederei in hervorragender Weise widmeten, so haben dieselben wesentlich zu dem Aufblühen unserer Vaterstadt beigetragen.[1]

Doch wenn auch unsere Vorfahren nicht mit solchem Stolz und solcher Freude auf den Flor des kleinen rührigen Freistaats Hamburg hinblicken konnten wie die Gegenwart, so lag doch der Keim zu diesem noch immer im anschwellenden Austrag begriffenen Aufblühen schon in der damaligen Zeit verborgen, welche jedoch erst das fortschreitende neunzehnte Jahrhundert, in wundersam rascher Folge der Errungenschaften der Gegenwart, Hamburg das begründete Prädikat verlieh, als eine der ersten Welthandelsstädte zu prätendiren.

Die Betriebsamkeit und Intelligenz unserer Kaufleute und Schiffsrheder eröffnen für Handel und Schiffahrt immer neue Bahnen, deren Früchte der Kulturentwickelung und dem Wohlstande der Bevölkerung des ganzen deutschen Vaterlandes zu gute kommen, indem sie den Umtausch der Produkte und den Erwerb durch die Schiffahrt vermitteln, Handelsverbindungen mit den entferntesten Nationen anknüpfen und so zur Beförderung des Wohlergehens der Gesamtheit der Nation wirken.

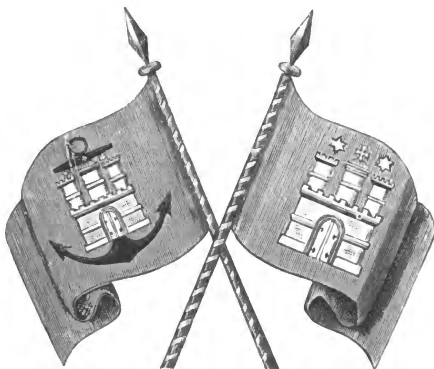
Und nachdem im Oktober 1888 Hamburg sich dem allgemeinen Deutschen Zollverein angeschlossen und ein bedeutender Raum unseres Hafens zum Freihafengebiet umgeschaffen worden ist, hat auch unser Hafen eine großartige Umgestaltung erfahren. Der Stadt am nächsten liegt das große Speicherquartier des Freihafengebiets, mit seinen wundervollen,

[1] Z. B. die Familie Godeffroy zc.

wahrhaft imponirenden, zum Theil im alten Stile aufgeführten Hochbauten, deren Ende das staunende Auge kaum erreichen kann. Hier sind stattliche, der Schiffahrt und dem Seehandel dienende Anlagen und Gebäude errichtet, wie man sie in einer anderen Stadt der Erde kaum wieder antreffen dürfte, in deren Lagerräumen Milliarden von Waaren der ganzen Erde in der mannigfaltigsten Art zusammenströmen, und die durch die Schiffe aller Nationen, welche mit den Erzeugnissen und Produkten aller Länder dem Freihafen zueilen, in Verkehr mit allen Völkern der ganzen Erde gebracht werden.

Gott ist mit dir, Hammonia!
Wie so gesegnet stehst du da!

Hammonia, halte fest, was du errungen,
Und bleibe, wie man stets dich hat besungen:
Ein kerngesunder Ast der deutschen Eiche,
Die freie Stadt im freien deutschen Reiche!



Zehntes Kapitel.

Kurländische Schiffahrt. — Brandenburgische Schiffahrt. — Deutsche Reichsflotte von 1848. — Preußische Marine. — Kaiserlich deutsche Marine.

Nachdem die Handelswege nach überseeischen Ländern immer mehr bekannt wurden, wandten sich immer mehr Völker den maritimen Bestrebungen zu, um für ihre Länder Handel und Schiffahrt zu eröffnen. Auch in Kurland war der Herzog Jacob bestrebt, Handels- und Schiffahrtsunternehmungen immer mehr zu beleben und zu fördern. Er ließ eine große Anzahl starker Schiffe bauen[1] und errichtete ein Fort an der Küste von Guinea, an der Mündung des Andreasflusses, auch schickte er im Jahre 1640 Kolonisten nach der Küste von Guinea und im Jahre 1654 gründete er auch eine Kolonie auf der westindischen Insel Tabago, die der König von England an ihn überlassen hatte[2].

---

[1] Im Schloß Goldingen ließ der Herzog Jacob die auf seinen Befehl gebauten Schiffe abmalen, 44 bewaffnete von 30—80 Kanonen und 15 unbewaffnete. Außerdem hatte er noch 60 Handelsschiffe und viele Lastschiffe. In Paris, London, Hamburg, Lübeck, Nantes, Danzig und anderen Städten unterhielt der Herzog Agenten und soll die Absicht gehabt haben, den schmalen Landstrich bei Schlock zu durchstechen und Mitau so zur Handels- und Seestadt zu machen.

[2] Tabago mag zuerst von den Spaniern entdeckt und später von niederländischen, französischen und englischen Freibeutern besucht

Diese Kolonie, auf einer der schönsten Inseln der kleinen Antillen, erregte bald darauf den Handelsneid und die Eifersucht der holländischen Kaufleute. Zwei reiche Kaufleute von Vliessingen, die Gebrüder Adrian und Cornelius Lampsin, ließen sich von den „Generalstaaten der vereinigten Niederlande“ einen Schenkungsbrief auf die Insel Tabago ausfertigen und rüsteten daraufhin mehrere Schiffe aus, landeten mit einigen hundert Mann und griffen Jacobstadt an, wurden aber von der Besatzung des Forts unter dem Kommandanten von Bevern zurückgeschlagen. Indessen wurde später den Holländern erlaubt, sich auf der Insel Tabago anzusiedeln. Diese holländische Ansiedelung wurde die unmittelbare Veranlassung zu dem späteren Verlust der schönen Insel.

Im Jahre 1658 lagen einige reich beladene nach Windau bestimmte Schiffe zu Tabago im Hafen von Jacobstadt, zwei kurländische Kriegsschiffe, die das Geleit bilden sollten, warteten nur auf günstigen Wind, um abzusegeln.

Kaum aber hatte die kurländische Flotte die Anker gelichtet und den Hafen verlassen, als die Gebrüder Lampsin diese günstige Gelegenheit benutzten, wieder zu den Waffen zu greifen, um sich der Insel Tabago zu bemächtigen. Der Gouverneur der Insel erlag einer Meuterei, und man sah sich schließlich genöthigt, die Insel zu übergeben. Auf diese Weise kam die schöne Insel Tabago in Besitz der beiden holländischen Kaufleute und später an Holland. Ein ähnliches Schicksal hatten später das Fort St. Andreas und die übrigen Niederlassungen der Kurländer an der afrikanischen Küste, die zuerst von den Holländern, dann von den Franzosen und endlich von den Engländern erobert und zerstört wurden.

Im Friedensschluß von Nymwegen, 1679, kam die Insel

worden sein; gewiß war aber 1610 die Insel im Besitz der Engländer, als Herzog Jacob sie mit ihrem Namen vom König Jacob I. von England zum Pathengeschenk erhielt.

Tabago an England und dieses gab sie wieder dem Herzog Jacob von Kurland zurück. Darauf sandte der Herzog Jacob 100 Kolonisten nach der Insel. Da dieselben aber dort nur sehr kümmerlich sich halten konnten, der Herzog Jacob auch mittlerweile verstarb[1], so daß die Kolonisten auf Tabago ohne jegliche Unterstützung blieben, so kehrten sie zurück und überließen die Insel Tabago sich selbst.

Die späteren Versuche des Herzogs Friedrich Kasimir, die Insel wieder zu kolonisiren, mißglückten sämtlich; später ging die Insel Tabago an England verloren und nach dem Tode des Herzogs Friedrich Kasimir verschwand die kurländische Flagge, der „schwarze Taschenkrebs auf rothem Grunde", völlig auf ewig aus allen Gewässern.

Seit dem Verfall des Hansabundes war Deutschland gänzlich aus den Reihen der Seemächte geschieden. Erst dem großen Kurfürsten von Brandenburg Friedrich Wilhelm gelang es, wieder Kriegsschiffe unter einer deutschen Flagge aufs Meer zu schicken. Nach dem Siege über Schweden in der Schlacht bei Fehrbellin, am 18. Juni 1675, ergab sich die Nothwendigkeit einer Flotte, um dem Gegner auch auf der See gegenüber treten zu können, d. h. die Schweden zunächst aus dem pommerschen Küstenlande zu vertreiben. — Die Schweden waren nämlich Bundesgenossen des französischen Königs Ludwigs XIV. in dessen Kriege gegen Holland, mit welchem letzteren der große Kurfürst verbündet war.

Im Jahre 1676 bediente sich der Kurfürst zum erstenmale einer Seemacht: Ein holländischer Kaufmann, Benjamin Raulé, machte dem Kurfürsten das Anerbieten, 3 Fregatten, „Kurprinz" mit 20 Kanonen, „Berlin" mit 16, und „Pots-

[1] Jacob Kettler, Herzog von Kurland, geb. 28. Oktober 1610, gest. 31. Dezember 1681.

dam" mit 12 Kanonen, so wie 2 mittlere Fahrzeuge, „Bielefeld" und „Hoker", auf die Dauer von vier Monaten in der Ostsee gegen die Schweden kreuzen zu lassen. Raulé wurde als Rath und General-Direktor der Marine von dem Kurfürsten in Dienst genommen und ihm gestattet, unter kurfürstlicher Flagge auf seinen Vorschuß und Kredit eine gewisse Anzahl Schiffe zu equipiren; hierüber, sowie über die Bemannung und Verpflegung der Mannschaft verglich sich der Kurfürst jedesmal mit Raulé, ehe die Schiffe in See gingen, und da einige dieser Schiffe zugleich mit Kaperbriefen versehen waren, auch über die gewonnenen Prisen[1].

Zur Belagerung von Stralsund (1678), um die Schweden aus Deutschland zu vertreiben, wurde die Flotte bis zu 10 Fregatten vergrößert, welche Admiral van Tromp kommandirte und bekanntlich die Landung auf der Insel Rügen unterstützte. Im Jahre 1680 wurden 6 Fregatten, von 20 bis 40 Kanonen mit 600 Matrosen und 300 Soldaten, im Hafen von Pillau bemannt, von wo aus sie unter Clas von Bevern am 14. August mit dem Befehl ausliefen, gegen die spanische Seemacht zu operiren und gegen spanische Kauffahrteischiffe zu kreuzen, weil Spanien sich weigerte, dem Kurfürsten die schuldigen Subsidiengelder in der Höhe von zwei Millionen Thalern zu zahlen. Auf der Fahrt nach der Nordsee glückte es ihnen, ein großes spanisches Kriegsschiff, „Karl II.", welches mit kostbaren Waaren beladen war, vor dem Hafen von Ostende wegzunehmen; die Waaren wurden zu Königsberg öffentlich als Prise verkauft, das Schiff selbst wurde nach Pillau gebracht und dort mit 50 Geschützen armirt.

Auf einer neuen Expedition nach der Küste von Amerika eroberten sie abermals zwei Schiffe, die zu Jamaica versteigert wurden. — Wie erstaunte die Welt, als sich die Kunde ver-

[1] L. v. Orlich, Geschichte des preußischen Staates ꝛc. (Berlin 1839).

breitete, daß sechs Brandenburger Kriegsschiffe mit dem „rothen Adler im weißen Felde" in der Flagge, sich auf den Ozean begeben hätten und dort Krieg führten.

Mit Schrecken drang die Kunde der ungehörten That
Nach Spaniens stolzer Hauptstadt, und hielt man lange Rath;
Nicht minder der Franzose, der Engeländer auch —
Mit Staunen wohl vernahm er des Brandenburgers Brauch.

Schon im Jahre 1679 hatte sich ein seeländischer Kaufmann vom Kurfürsten die Erlaubniß erworben, unter brandenburgischer Flagge einen Handelsverkehr nach der Westküste von Afrika, namentlich nach Guinea, einleiten zu dürfen. Nachdem er diese Erlaubniß erhalten, verband er sich mit Raulé zu einem gemeinsamen Unternehmen, und ließ dann 1680 zwei gut armirte Schiffe, das „Wappen von Brandenburg" und den „Mohrian", nach Guinea und Angola abgehen.

Der Kapitän Blonck, Führer des „Wappen von Brandenburg", ein eben so tüchtiger Seefahrer als Unterhändler, ankerte am 16. Mai 1681 am Vorgebirge der drei Spitzen und schloß mit drei Negerfürsten einen Vertrag ab. — Hier an der Goldküste, zwischen Axim und dem Vorgebirge der drei Spitzen legten sie eine Schanze an, und aus dem neuen Kastell entstand später „Groß-Friedrichsburg", dessen Gouverneur, Friedrich von der Groeben,[1] mit den Einwohnern noch ausgedehntere Verbindungen anknüpfte.

Die Anlage Groß-Friedrichsburg, die Unterwerfung der Neger von Accoda, welche sich von selbst unter brandenburgischen Schutz begaben, und das Eintreffen eines vornehmen Negerhäuptlings als Gesandten in Berlin gaben dem Unternehmen ein großartiges Ansehen. Demzufolge bewilligte der Kurfürst für die Erbauung von Groß-Friedrichsburg

[1] O. F. von der Groeben, Orientalische Reisebeschreibung &c (Marienwerder 1694).

zwölfhundert Thaler; außerdem erbot sich der Kurfürst, neun Schiffe zum In-See-gehen bereit zu halten, welche Raulé für eine gewisse Summe Geldes herzustellen versprach. Von diesen 9 Schiffen sollten 3 im Königsberger und 6 im Grethsyler Hafen stationirt sein. — Für diese 9 Schiffe, „Friedrich Wilhelm zu Pferde", „Dorethea", „Kurprinz", „Fuchs", Lithauer Bauer", „Rommelpot", „Prinz Philipp" und „Maria", erhielt Raulé 19039 Thaler Courant.

Nach und nach geriethen jedoch die in Guinea angesiedelten Kaufleute in Händel mit der eifersüchtigen holländischen Handels-Compagnie, welche auch die übrigen Handelsgesellschaften gegen die Brandenburger aufzureizen suchten. Da nun die Küste von Afrika, zwischen dem weißen und grünen Vorgebirge, einen einträglichen Erwerb bot, wenn man die dortigen Produkte durch Handel von den Eingeborenen direkt zu erhalten suchte, so erweckte diese günstige Aussicht den Plan in Raulé, auf der von Portugiesen und Holländern verlassenen fruchtbaren Insel Arguin eine Ansiedelung zu gründen. Der Kurfürst benutzte dieses Anerbieten, um die Ausdehnung seiner Macht zu fördern, und so entstand zu Anfang des Jahres 1687 eine neue brandenburgisch-afrikanische Niederlassung. Die Bedürfnisse zum Ausbau der Flotte wurden dadurch größer, und bald verfügte der Kurfürst über 28 Kriegsfahrzeuge. Allein als mitten in der Rüstung des Unternehmens der hochsinnige Fürst am 29. April 1688, viel zu früh für seine geniale Schöpfung, verstarb, begann das Unternehmen zu sinken, und als Raulé 1707 starb, verlor das Brandenburger Seeschiffahrt- und Kolonisationswesen seinen letzten Haltpunkt; das Fort von Accoda ward von den Engländern gestürmt, und Engländer und Holländer suchten in Gemeinschaft gegen Groß-Friedrichsburg zu operiren. Nachdem später das Fort Groß-Friedrichsburg und Arguin in die Gewalt der schwarzen Afrikaner gefallen, trat der König Friedrich Wilhelm I. sein

Anrecht in Afrika an die holländisch-westindische Compagnie im Jahre 1720 für 7200 Dukaten ab.

Nach dem Verfall des Hansabundes war die deutsche Seemacht, der Stern des Vaterlandes, gesunken, und die wachsende Zahl der deutschen Handelsschiffe machte vielfältige und lange Furchen durch See und Meer, ohne von deutscher Seemacht geschützt zu sein. Das große Deutschland hatte ja keine Kriegsflotte, und erst spätern Geschlechtern wurde es vorbehalten, durch einträchtiges, gemeinsames Handeln deutsche Rechte auf den Weltmeeren zu vertreten.

Die Misère der deutschen Ohnmacht zur See schleppte sich anderthalb Jahrhundert lang hin, und es konnte sogar unter der französischen Gewaltherrschaft geschehen, daß aller Verkehr zur See stockte und während der zehn Jahre von 1804 bis 1814 gar keine Seeschiffahrt auf der Elbe stattfand, weil die Franzosen das linke Elbufer besetzt hatten und daraufhin von seiten Englands die Elbblockade ins Leben trat, so daß erst am 8. Juni 1814 die Schiffahrt auf der Elbe wieder eröffnet wurde. Da kam das denkwürdige Jahr 1848, und mit ihm kam das Bedürfniß eine Kriegsflotte zu besitzen um so mehr zur Geltung, weil die freie Schiffahrt der deutschen Häfen von Dänemark bedroht wurde. — Die bedrohliche Begebenheit war wie folgt:

„Am 20. Januar 1848 verstarb König Christian VIII. von Dänemark; ihm folgte in der Regierung Friedrich VII., welcher am 28. Januar den von seinem Vater überkommenen Entwurf eines Gesamt-Verfassungsgesetzes proklamirte. Da nun aber von jeher und bis in die neueste Zeit die Herzogthümer Schleswig-Holstein und Dänemark zwei selbständige Staaten nebeneinander mit gemeinschaftlichem Landesherrn bildeten, die dänische Politik aber dahin ging, Schleswig-Hol-

stein und Dänemark zu einem sogenannten Gesamtstaat zu verbinden, so bedurfte es für die nach freier selbständiger deutscher Entwickelung ihres Staatswesens ringenden Schleswig-Holsteiner nur der Proklamation des neuen dänischen Verfassungsgesetzes, und die Erhebung der Herzogthümer gegen Dänemark wurde zur Thatsache."

Die Aufregung, welche diese dänische Proklamation in Schleswig-Holstein hervorrief, war ungeheuer; man wollte eben keine mit Dänemark gemeinsame Verfassung. Die Parole war:

„Wir wollen keine Dänen sein,
Wir wollen Deutsche bleiben!"

Die Revolution in den Herzogthümern Schleswig-Holstein brach aus! Eine von der deutschen Bundesversammlung zu Frankfurt am Main unterm 12. April anerkannte provisorische Regierung, der später eine Statthalterschaft für die Herzogthümer folgte, wurde eingesetzt. Der Erzherzog Johann von Oesterreich wurde von dem aus der Nationalversammlung zu Frankfurt a. M. hervorgegangenen Reichsparlament zum Reichsverweser ernannt. Mittlerweile war von Dänemark aus am 3. April die Blockade der sämtlichen deutschen Häfen eröffnet.

Am 5. April 1849 kamen die stolzesten Orlogsschiffe der dänischen Marine: das Linienschiff „Christian VIII." mit 92 Kanonen und die Fregatte „Gefion" mit 54 Kanonen, sowie die Kriegsdampfschiffe „Hekla" und „Geiser" in den Eckernförder Hafen und griffen die dortigen Landbatterien an. Nachdem der fürchterliche Geschützkampf den ganzen Tag über gedauert hatte, ergaben sich die beiden erstgenannten Schiffe. Der „Gefion" strich zuerst die Flagge; das Linienschiff „Christian VIII.", welches durch die glühenden Kanonenkugeln der Landbatterien in Brand gerathen, flog um 8½ Uhr Abends in die Luft. Die Kriegsdampfschiffe „Hekla" und „Geiser" hatten sich schon im Laufe des Gefechts beschädigt aus dem Hafen zurückgezogen. — Unter dem konzentrischen Feuer der

zehn deutschen Kanonen sank Mann und Muth, brach Schiff und Stolz, brach dänischer Trotz zusammen.

> In Brand und Gluth stand „Christian der Achte",
> Der Deutschlands Rechte zu vernichten dachte,
> Hier litt des Dänen Stolz den schwersten Schlag,
> Daran er heute noch gedenken mag.[1]

Gleich nach der Erhebung Schleswig-Holsteins war das Bedürfniß anerkannt worden, sich so weit wie möglich auch zur See zu wappnen, vier Kanonenboote wurden in Kiel und aus den Beiträgen schleswig-holsteinischer Frauen ein Kanonenboot bei Rendsburg erbaut, und im Frühjahr 1849 bestand die schleswig-holsteinische Kriegsflottille bereits aus elf Kanonenbooten, einem zum Kriegsdienst erbauten Dampfboot und einem Schleppdampfer, später kamen zu diesen noch sieben in verschiedenen Seestädten Schleswig-Holsteins erbaute Kanonenboote hinzu, auch waren sie im Besitz des bei Altona stationirt gewesenen dänischen Wachtschiffs, Schooner „Elbe".

Inzwischen war die Aufforderung in Deutschland, eine deutsche Kriegsmarine zu bilden, immer lebhafter hervorgetreten; überall sprach, schrieb, sang und sammelte man für die deutsche Flotte, und die Flottenbestrebungen wurden durch Sammlungen von Geldbeiträgen überall kräftig unterstützt, auch bei dem ersten Zusammentritt der Deutschen Nationalversammlung in Frankfurt a. M. im Mai 1849 wurde die Bewilligung von sechs Millionen Thaler für die Reichsflotte beschlossen.

Am 20. Juni lief von der Werft des Herrn Ulrichs in Vegesack das erste an der Weser erbaute Kanonenboot vom Stapel, und am 29. Juli wurde auf der Werft des Herrn John Marbs zu Hamburg das auf eigene Kosten der Vorstadt St. Pauli erbaute Kanonenboot „St. Pauli" vom Stapel gelassen.

---

[1] Heinrich Zeise.

In Hamburg hatte sich schon vorher ein Marine-Komitee konstituirt, und mit den eingehenden freiwilligen Geldbeiträgen wurde das Hamburger Schiff „Cesar Godeffroy“ angekauft und erhielt den Namen „Deutschland“; der Hamburger Schiffsrheder Herr Robert Miles Sloman stellte sein Schiff „Franklin“ unentgeltlich zur Disposition, auch überwies der deutsche Bundestag dem Komitee 300000 Thaler, wofür dieses Ende Juni drei Dampfschiffe der Hamburg-Huller Dampfschiffahrtsgesellschaft ankaufte, armirte und ausrüstete, welche „Hamburg“, „Lübeck“ und „Bremen“ getauft wurden. Ferner wurden in England noch zwei Dampffregatten, die die Namen „Erzherzog Johann“ und „Barbarossa“ erhielten, und in New-York ein noch größeres Schiff, dem der Name „Hansa“ beigelegt wurde, angekauft, und bald schwamm ein kleines Geschwader, die „Deutsche Reichsflotte“ genannt, auf dem Meere, stolz die schwarz-roth-goldene Flagge vom Gaffel wehend.

Doch, was auch die Thatkraft und der Patriotismus in so kurzer Zeit zu schaffen vermochten, bald sank wieder diese Errungenschaft, und wenn der zum Reichshandelsminister berufene bremische Senator A. Duckwitz auch alles aufbot, sachverständige Männer heranzuziehen, so fehlte es doch einmal an solchen, die ein richtiges Verständniß für die Sache hatten, und in der Erwartung, fremdländische Marine-Offiziere für die Marine heranziehen zu können, mußte Senator Duckwitz die schmerzlichsten Enttäuschungen erfahren. Als es endlich dem Marine-Komitee gelang, einen wirklichen Marine-Offizier in seine Dienste zu ziehen, war auch diese Wahl eine nicht glückliche; der gute Mann mußte bald wieder von der öffentlichen Schaubühne verschwinden, da es sich herausstellte, daß er unfähig war, als Organisator einer Marine zu dienen. Schließlich trat auch Mangel an Geld ein, denn von den bewilligten 6 Millionen gingen nur 2 1/2 Million ein.

Die Zerfahrenheit der damaligen deutschen Verhältnisse brachte es dahin, daß England sogar dem Bremer Senate in einer Note erklären ließ: „daß es die deutsche Flagge nicht kenne und solche unbekannten Flaggen in See wie die von Seeräuberschiffen behandeln würde". Als Preußen hieraufhin sich offen dahin entschied, seine Kanonenboote und die Korvette „Amazone" unter preußischer Flagge fahren zu lassen, da ging der Flottentraum rasch wieder zu Ende, und endlich im Januar 1852 verkündete der verhängnißvolle Hammerschlag des Flottenauktionators Hannibal Fischer den Verkauf der deutschen Kriegsflotte, und war es dem preußischen Staate vorbehalten, bei der Ausbildung seiner Wehrkräfte auch eine preußische Kriegsmarine heranzubilden, wie denn auch nach der Auflösung der deutschen Reichsflotte die Dampfkorvette „Barbarossa" und die den Dänen am 5. April 1849 abgenommene Fregatte „Gefion" in preußischen Besitz übergingen. Als 1853 der Großherzog von Oldenburg in die dargebotene Hand Preußens einschlug und, trotz des Protestes Hannovers[1], ein Terrain an der deutschen Nordseeküste am Jadebusen bei Heppens und Eckwarden für eine Baarzahlung von 500000 Thaler an Preußen abtrat, wurde dort für maritime militärische Bestrebungen später der Kriegshafen Wilhelmshaven für die Summe von 9600000 Thaler: gebaut, welcher am

[1] Gegen diesen Abtretungsakt zweier deutscher Fürsten legte das königlich hannöversche Staatsministerium Protest ein. Der Widerwille war jedoch nicht gegen das Abstraktum eines deutschen Kriegshafens und einer deutschen Kriegsflotte gerichtet, sondern dieser abstrakte Gattungsbegriff „Kriegshafen" und „Kriegsflotte" sollte nur nicht durch preußische Spezies verwirklicht werden dürfen, denn nach dem vorschwebenden Ideale war nur Hannover an sich oder der Möglichkeit nach zum deutschen See-Staate bestimmt. Doch Hannover hat sich nie ein Verdienst um die maritime Entwickelung der Gesamtheit der Bevölkerung erworben, der gänzliche Mangel an maritimem Ehrgeiz war vielmehr ein Hinderniß für maritime Bestrebungen.

17. Juni 1869 in Gegenwart Sr. Majestät des Königs von Preußen eingeweiht wurde.

Da brach 1864 aufs neue der Krieg mit Dänemark aus, und ein dänisches Kriegsgeschwader kreuzte in der Ostsee, um deutsche Kauffahrer aufzubringen und die Blockade der deutschen Häfen am 15. März ins Werk zu setzen. Bald darauf, am 17. März, hatte die junge preußische Kriegsmarine unter Kommando des Kapitän (späteren Vice-Admiral) Jachmann das Seegefecht bei Rügen mit den dänischen Kriegsschiffen zu bestehen.

Man traf auf der Höhe von Arkona ein dänisches Geschwader. Die preußischen Fregatten „Arkona“ und „Nymphe“ mit dem Aviso „Loreley“ und der ersten Division der Kanonenbootflottille, zusammen mit 43 Geschützen, griffen muthvoll sieben große dänische Schiffe mit 170 Kanonen, die der Contre-Admiral van Dockum befehligte, an. Das Gefecht dauerte von 1 Uhr Nachmittags bis 7 Uhr Abends, wobei die Dänen verhältnißmäßig große, die Preußen geringe Verluste erlitten.

Gleichzeitig kreuzte auch, unter Kommando des Linienschiffs-Kapitän Suenson, ein dänisches Kriegsgeschwader, bestehend aus der Fregatte „Niels Juel“ und den Korvetten „Heimdal“ und „Dagmar“, sowie später auch der Fregatte „Jylland“ in der Nordsee.

Um nun die deutsche Schiffahrt in der Nordsee zu schützen und die Blockade der Weser und der Elbe zu verhindern, operirte in der Nordsee eine österreichische Kriegsflotte, bestehend aus den Fregatten „Schwarzenberg“, „Radetzky“ und dem Kanonenboote „Seehund“, unter Kommodore von Tegetthoff, welche, mit der preußischen Flotille „Adler“, „Blitz“ und „Basilisk“, unter Korvetten-Kapitän Klatt vereinigt, am Nachmittage des 9. Mai das Seegefecht bei Helgoland gegen die dänische Uebermacht ruhmvoll bestand, wobei

auf der Fregatte „Schwarzenberg“ durch eine feindliche Granate das Vormarssegel in Brand gerieth und das Feuer sich mit so rasender Schnelligkeit verbreitete, daß durch das Kappen der Fockmast-Stange erst die Bewältigung des Feuers gelang. Die Oesterreicher hatten bei diesem Seegefecht einen Verlust von 37 Todten und 98 Verwundeten.[1] — Nach der Gefangennahme des dänischen Kapitän-Lieutenant Hammer, der von der Insel Sylt aus mit 30 kleinen Fahrzeugen, darunter zwei Dampfer, „Liimfjord“ und „Auguste“, lange einen hartnäckigen Widerstand leistete, und der schließlich, als er total eingeschlossen war, sich dem Kommandanten des preußischen Kanonenbootes „Blitz“, Kapitän-Lieutenant Mac-Lean, ergab, endete die Operation der Marine.

Die junge preußische Kriegsmarine hatte ihren Ruhm geerntet, und die preußische Regierung beabsichtigte nun, energisch mit der Vergrößerung der Seemacht vorzugehen, stieß aber bei der Heeres-Reorganisation auf den zähen Widerstand der Oppositionspartei, doch bald darauf sollten Ereignisse eintreten, die für die Neugestaltung Deutschlands von tief eingreifender Wirkung bestimmt waren. Der ruhmreiche Sieg unter Preußens Führung über die französische Nation von 1870—71 brachte den lang gehegten Wunsch nach der Einheit Deutschlands endlich in Erfüllung.

Das deutsche Volk, welches lange Zeit in einem Zustand der Erniedrigung, und lange Zeit der machtlose deutsche Michel den anderen Nationen gegenüber gewesen, erhob sich aus seiner

[1] Die im Kampfe gefallenen österreichischen Seeleute wurden in Cuxhaven bestattet, die Verwundeten nach Hamburg und Altona gebracht. Das Hamburger Komitee für die Opfer des Seekrieges ließ in Altona, Königstraße Nr. 161, ein Denkmal errichten mit der Aufschrift: „Dem Andenken der gefallenen tapferen österreichischen Marine.“

Ohnmacht, und der Unmuth über die politische Zerfahrenheit und Zersplitterung unseres Vaterlandes brach sich immer größere Bahnen: An die Stelle des veralteten deutschen Bundestags trat 1867 der „Norddeutsche Bund.“ Die Schranken, welche bisher die einzelnen deutschen Staaten voneinander trennten, wurden hinweggeräumt, und aus der mittelalterlichen Ruine eines „Römischen Reiches deutscher Nation“ entstand endlich 1871 unter Kaiser Wilhelm I. das mächtige „Deutsche Reich“, und aus der von dem preußischen Staate herangebildeten Kriegsflotte ging die „Norddeutsche Flotte“, und endlich die jetzige „Kaiserlich Deutsche Marine“ hervor, die in ehrfurchtgebietender Macht den Ozean durchkreuzt und die deutsche Schiffahrt beschützt. — Mit Vertrauen blicken wir jetzt auf das „schwarz-weiß-rothe“ Banner, das Symbol der wiedererrungenen Einheit, und rufen: „Hut ab! — Die deutsche Flagge weht.“

Nun ist uns alles geworden,
Was wir so lange erfleht,
Deutschland ist auferstanden
In ganzer Majestät.

Die Fehde ist erloschen,
Die deutsche Lande entzweit,
Die Zwietracht ist gewichen
Der deutschen Einigkeit.

Und über dem Deutschen Reiche
Erblüht des Friedens Kranz,
Es strahlet über Deutschland
Der Kaiserkrone Glanz.

Nie sollst du untergehen,
Du deutsches Kaiserreich
Und möcht' dir ewig wehen
Des Friedens Palmenzweig.[1]

---

[1] Reform Nr. 15, 1872

Elftes Kapitel.

Holland. — Die Niederlande.

Die Holländer, oder die zur Vertheidigung ihrer Religion und ihrer Freiheiten gegen ihren Oberherrn, den König von Spanien, verbündeten Seeprovinzen, die „Vereinigten sieben Provinzen", woraus 1581 die „Generalstaaten der Republik der vereinigten Niederlande" und 1815 das „Königreich der Niederlande" hervorgegangen ist, nahmen auf dem rechten Ufer des Rheins schon frühe an dem Heringsfange der Hansen theil, auch waren mehrere holländische Städte als Mitglieder in den Hansabund aufgenommen. Sie gewannen aber durch die von Wilhelm Benkelszoons erfundene Methode des Ausweidens und des Einpökelns der Heringe vor den Hansen so sehr den Vorzug, daß die holländischen Heringe bald die beliebtesten wurden, und der Handel mit Heringen stieg bei ihnen bald zu einem Grad, daß man ihm mit Recht den Namen der Goldgrube Hollands und dem Fange des Herings den Namen der großen Fischerei beilegte.

Ganz Holland fand im Heringsfange die erste Quelle seiner Reichthümer, und unter allen Städten stieg durch ihn zuerst und am vorzüglichsten Enkhuisen und Hoorn in Nord-Holland, in welcher letzteren Stadt im Jahre 1416 das erste große Netz zum Heringsfange verfertigt wurde.

Die glänzendste Epoche des holländischen Heringsfanges war das siebzehnte Jahrhundert: Im Jahre 1601 liefen 1500 Fahrzeuge aus, und 1667 wurden 2000 Fahrzeuge, sogenannte Buizen, ausgesendet, welche eine Ausbeute von 300 000 Last, in einem Werthe von 60 Millionen Gulden zurückbrachten, wozu vorzüglich der Umstand sehr viel beitrug, daß viele Völker durch die Religion verpflichtet sind, an gewissen Tagen der Woche sich des Fleischessens zu enthalten, wodurch die Preise der Fische außerordentlich gesteigert wurden.

Doch wenn auch die holländische Heringsfischerei, eben so rasch als sie sich hob, wieder ihrem Verfall entgegenging, so hatte dieses Gewerbe doch den Holländern eine große Anzahl tüchtiger Seeleute verschafft, welche sie auf ihren Kauffahrteischiffen und nöthigenfalls auch auf den Kriegsschiffen verwenden konnten. — Auch schifften die Holländer nach Grönland und betrieben dort mit Hülfe Biskayer Harpuniers Robben- und Wallfischfang[1].

Als Philipp II., König von Spanien,[2] im Jahre 1567 den Herzog Alba mit der Einführung der spanischen Inquisition zur Verfolgung der Reformation nach den Niederlanden entsandte und die Waffen der spanischen Soldaten gegen die Niederländer gebrauchte, trieb sie dieses zu der höchsten Verzweiflung. Sieben dieser bedrängten niederländischen

[1] Noch im Jahre 1721 waren 355 Schiffe und zwar 251 Holländer, 55 Hamburger, 24 Bremer, 20 Biskayer und 5 Norweger in Grönland und der Davisstraße mit Robben- und Walfischfang beschäftigt.

[2] Im Jahre 1477 waren die Niederlande an Oesterreich gefallen durch Verheirathung des Kaisers Maximilian I. mit der Erbin der Niederlande, Maria von Burgund. Als Maria von Burgund 1482 verstarb, kamen die Niederlande an ihren Sohn Philipp I. und nach dessen Tode 1506 an Kaiser Karl V., der nach Kaiser Maximilians Tode 1519 Erbe der österreichischen Länder und deutscher Kaiser wurde und 1555 die Niederlande an seinen Sohn Philipp II. von Spanien abtrat.

Provinzen faßten daher den gemeinschaftlichen Entschluß, dem König von Spanien den Gehorsam aufzukündigen und einen neuen Herrn, zuerst in Frankreich, und hernach in England zu suchen: „allein sie fanden so wenig bei dem einen als bei dem andern den gehofften Schutz." Die Noth und die Bedrängniß ihrer Glaubensfreiheit gab ihnen endlich ein Mittel an die Hand, sich aus der Verlegenheit zu helfen: Sie vereinigten sich miteinander durch ein beständiges Bündniß und errichteten einen freien und unabhängigen Staat, die „Sieben Provinzen der vereinigten Niederlande"; der niederländische Freiheitskampf gegen den kirchlichen und bürgerlichen Despotismus Philipps brach aus, welcher den Seeverkehr mit Vernichtung bedrohte und endlich die Küsten der Holländer und Friesen für immer von denen der Deutschen schied.

Die vielen Drangsale unter der eisernen Zwangruthe Spaniens führten zu den blutigsten Kämpfen; und als für die Holländer alle Hoffnung erstorben schien, griffen dieselben zu dem letzten verzweifelten Mittel: Sie riefen das Element, das Wasser zu Hülfe, um mit diesem Bundesgenossen ihren grausamen verhaßten Feind aus dem Vaterlande zu vertreiben; sie öffneten die Schleusen, durchstachen die Deiche und ließen das Wasser über ihre Felder und Fluren strömen, um es als Bundesgenossen gegen ihre Unterdrücker zu wenden.

Die Verzweiflung über die Verfolgung der Glaubensfreiheiten durch die spanische Inquisition hatte viele Holländer aus dem Lande, und auf dem Meere Zuflucht suchend, vertrieben, und die Nothwehr hatte viele vertriebene Edelleute und Kaufleute zu Kaperern verwandelt, welche mit großer Verwegenheit die spanischen und niederländischen Schiffe wegnahmen. Adrian von Bergen, Herr zu Dolhain, war der erste Chef dieser Flibustier oder Korsaren, und er zählte zu seinen Schiffsführern die tüchtigsten Seeleute, mit welchen er die ganze Küste von Holland und Friesland bis an die

Ems beunruhigte, und die Gesellschaft der „Meergeusen“, wie sie genannt wurden, wuchs bald zu einer Flotte von 50 bis 60 Segeln heran.

Wilhelm von Oranien[1] wußte die Meergeusen für seinen Zweck zu gewinnen; er ertheilte ihnen Kaperbriefe, die in England, wohin sie ihre Prisen brachten und verkauften, anerkannt wurden. Später jedoch wurden sie genöthigt, sich einen Zufluchtsort im eigenen Vaterlande zu erobern. — Sie erstürmten am 1. April 1572 den befestigten Hafen von Briel, an der Mündung der Maas, und besetzten die Stadt und eroberten bald darauf noch viele andere Städte.

Mit der Eroberung von Briel war der Schlüssel von Holland für Spanien verloren, und die Meergeusen machten aus dem Hafen Briel den Eckstein der niederländischen Republik. Auch hatten sie gegen die spanische Flotte schon 95 Segel in See, und zu Ende Juli desselben Jahres hatten alle Städte Hollands und Seelands das spanische Joch abgeschüttelt und Wilhelm I. Prinz von Oranien, Graf von Nassau, als Statthalter gehuldigt.

Von ganz entschiedenen Folgen für die Größe des niederländischen Handels und der Seemacht war die Gründung der „Ostindischen Handels-Gesellschaft“ im Jahre 1602. — Der Handel mit Indien hatte bislang in den Händen der Portugiesen und Spanier gelegen, und die Niederländer bezogen ihre indischen Waren indirekt über Lissabon. Da nun im Jahre 1580 die Krone Portugals mit der spanischen Krone vereinigt

[1] Wilhelm I., Prinz von Oranien, Graf zu Nassau, geb. 1533 zu Dillenburg, begründete die Unabhängigkeit der Niederlande von Spanien, er wurde am 10. Juli 1584 zu Delft meuchelmörderisch erschossen.

wurde, so unterdrückte Philipp II. den bisher geduldeten Handel und die Schiffahrt der Niederländer nach der pyräneischen Halbinsel, um sie, durch den Untergang ihres Handels und ihrer Schiffahrt, außer Stand zu setzten, ihren Aufstand gegen Spanien zu unterhalten; die Niederländer waren deshalb genöthigt, selbst nach Ostindien zu segeln, da sie die indischen Waren nicht mehr aus der zweiten Hand über Lissabon bekommen konnten, wenn ihnen nicht die Quelle ihres Reichthums und somit die Bedingung ihres politischen Daseins versiegen sollte.

Im Jahre 1594 vereinigten sich deshalb mehrere Kaufleute von Zeeland, Amsterdam und Enkhuisen zu der sogenannten „Gesellschaft entfernter Länder“ oder „Koophandel de Veere“ und rüsteten Schiffe aus, welche längs der europäischen Nordküste einen Seeweg nach Ostindien finden sollten, weil sie die Hoffnung hegten, daß eine nordöstliche Durchfahrt aus dem atlantischen Meere in den stillen Ozean vorhanden sei. Da nun diese Entdeckungsfahrt mißglückte, wobei auch der Leiter der Expedition Mynheer Barens in den Eisfeldern des Nordens seinen Tod fand, so beauftragte die „Gesellschafft entfernter Länder“ einen holländischen Seemann, Namens Cornelius Houtmann, der im Dienste der Portugiesen gestanden, schon öfters ostindische Reisen gemacht hatte und die nöthigen Kenntnisse über die ostindischen Handelsverhältnisse besaß, mit vier Schiffen das Kap der guten Hoffnung zu umschiffen. Der Erfolg mehrmaliger Versuche rechtfertigte jede Erwartung; infolgedessen fanden sich immer mehr Unternehmer, und unter dem Schutze der Generalstaaten der vereinigten Niederlande bildete sich demnach endlich 1602 die „Holländisch-ostindische Handelsgesellschaft“.

Diese Gesellschaft, mit einem Kapital von 6 600 000 holländischen Gulden, überwand alle Schwierigkeiten, welche die Portugiesen und Spanier ihr in den Weg legten. Sie handelten mit 20 Schiffen nach Guinea, mit 80 nach den

Inseln des grünen Vorgebirges (Kap Verde), mit 20 nach Amerika und mit 40 nach Ostindien.

Auf der Insel Java in der Stadt Jacatra hatte die Gesellschaft eine Festung erbaut und dort eine Faktorei errichtet; auf den Trümmern dieser Stadt wurde später eine neue Stadt erbaut, welcher im Jahre 1621 auf Befehl der Generalstaaten der vereinigten Niederlande der Name Batavia[1] beigelegt wurde. — Im Jahre 1616 besaß die Holländisch-ostindische Handelsgesellschaft schon 45 damaliger Linienschiffe, und auf diesen und in ihren Festungen in Indien befanden sich mehr als 400 metallene und 3600 eiserne Stück Geschütze und etwa 15 000 Mann Soldaten, Matrosen und sonstiges Schiffsvolk.[2]

Um diese Zeit schickte die Holländisch-ostindische Handels-Gesellschaft Schiffe von Batavia ab, um Entdeckungen in dem südlichen Theile des stillen Meeres zu machen. Eines dieser Schiffe kam an die Küste eines sehr weitläufigen Landes, welches von dem Namen des Schiffes, das es zuerst entdeckte, das Land der „Eintracht“, oder „Concordia“ genannt ward. Da nachher noch andere holländische Schiffe verschiedene andere Theile der Küste besuchten, so bekam das ganze Land den allgemeinen Namen „Neu-Holland“, und man glaubte, daß es ein Theil eines großen südlichen festen Landes sei, welches „Terra australis“ oder das „Land am Südpole“ genannt ward. Der Umfang dieses Landes blieb unbekannt bis 1769, da der englische Kapitän Cook längst der östlichen Küste von „Neu-Holland“ segelte und hinlänglich bewies, daß es eine sehr große, aber sehr spärlich bevölkerte Insel sei.

---

[1] Bataver: altgermanischer Völkerstamm im heutigen Holland; lateinischer Name für die Niederlande.

[2] Migt, La richesse de la Hollande, ouvrage dans lequel on expose l'origine du commerce et de la puissance des Hollandois, l'accroissement successif de leur commerce et de leur navigation etc. (Londre 1778).

Vormals dauerte eine Seereise von Holland über den Aequator (Linie) hinaus, nach Ostindien und Java nicht selten bis zu 7 Jahren, denn einerseits hatte man früher sehr lange Seereisen, andererseits wurde das in Ostindien angelangte Schiff erst zu allerlei Küsten- und Frachtfahrten benutzt, bevor man an die Heimkehr dachte, daher sang man auch:

Und dat gait na de Linje,
Und dat gait na Ostinje,
Und dat gait na Batavia,
Und dat ob söben Jahr!

Nebenbei sei hier bemerkt, daß auch schon im siebzehnten Jahrhundert von einem holländischen Kapitän sehr schnelle Seereisen nach Ostindien gemacht worden sind. Da man aber zu der Zeit annahm, daß so schnelle Seereisen nur mit Hülfe der Zauberei ermöglicht worden seien, so hat dieser Kapitän, als er später mit seinem Schiffe verschollen war, zu der Sage vom fliegenden Holländer Veranlassung gegeben:

In dem genannten Märchen lebt der Name eines holländischen Kapitäns fort, der sich durch seine Kühnheit, seinen Muth und seine nautischen Kenntnisse einen großen Namen unter seinen Zeitgenossen erwarb. Barend Fokkes oder Fokke hieß dieser Mann, lebte zu Anfang des siebzehnten Jahrhunderts. Mit der auf dem Ozean herrschenden Strömung des Meeres und den Windrichtungen vertraut, ließ er nicht, wie es damals Gebrauch unter den Seefahrern war, beim Herannahen des Abends die Segel einziehen, sondern verfolgte auch des Nachts seinen Kurs. Dabei nahm er sehr wenig auf die Unbilden der Witterung Rücksicht und fuhr selbst bei den stärksten Stürmen mit vielen Segeln. Auf solche Weise wurde es ihm möglich, die Reise von Batavia nach Holland in 90 Tagen zu machen, während die anderen Seefahrer mit ihren Schiffen auf derselben Route die zwei- ja öfters dreifache Zeit gebrauchten.

In jener Zeit des Hexenglaubens und der Vorurtheile konnte es natürlich nicht ausbleiben, daß man die wunderbar schnellen Reisen des Kapitäns Fokkes auf übernatürliche Ursachen zurückführte und in dem kühnen, kenntnißreichen Kapitän einen Zauberer, einen Hexenmeister sah, der mit dem Teufel einen Pakt abgeschlossen habe. Eine Stärkung erhielt dieser Wahnglaube noch dadurch, daß Kapitän Barend Fokkes bei ungewöhnlicher Größe und Körperkraft höchst abschreckende Gesichtszüge besaß und durch ein rohes Benehmen und arges Fluchen und Drohen Jedermann zurückschreckte. Es darf uns deshalb nicht wundern, daß sich der Volksmund der damaligen Zeit dieses vielfach angefeindeten Mannes bemächtigte, als er zum letzten Male den heimischen Hafen verlassen hatte und nicht wieder zurückkehrte.

Er sei, so erzählte man erst heimlich und dann immer offener, in die Macht des Teufels gerathen und müsse zur Strafe für seine Sünden mit seinem Schiffe auf ewige Zeiten zwischen dem Kap der guten Hoffnung und der Südspitze von Amerika bis Kap Horn herumkreuzen, ohne jemals einen Hafen aufsuchen zu dürfen.

Die Holländisch-ostindische Handelsgesellschaft sorgte übrigens auf eine würdigere Art für das Andenken ihres kühnen Seefahrers, indem sie auf der kleinen, in der Nähe Batavias (Java) gelegenen Insel Kniper eine eherne Bildsäule Barend Fokkes errichten ließ, und zwar an einer Stelle, wo sie allen Schiffern, die die Rhede von Batavia aufsuchten, in die Augen fallen mußte.

Dieses Monument des braven Kapitäns Barend Fokkes stand dort bis 1811, in welchem Jahre es die Engländer, als sie Java eroberten, von der Kniperinsel wegnahmen.

Im Jahre 1614 wurde in Holland die sogenannte „Nordische Gesellschaft“ gegründet, und zur leichteren Betreibung des Fisch- und Robbenfanges an der Newfoundlands-

Bank und des Pelzhandels mit den Indianerstämmen wurden am Hudson-Fluß, auf den vor dessen Mündung liegenden Inseln Long-Island und Staaten-Island, holländische Niederlassungen gegründet, und nachdem die Schweden aus einer Kolonie, die sie dort gegründet hatten, vertrieben waren, wurde dem Ganzen der Name „Neu-Niederland“ beigelegt und die Hauptstadt „Neu-Amsterdam“ (jetzt New-York) genannt. — In den 1650er Jahren ging jedoch diese holländische Niederlassung an England verloren.

Die holländischen Schiffsbauwerften müssen schon von den ältesten Zeiten an sehr berühmt gewesen sein, da fast alle europäischen seefahrenden Nationen ihre größeren Schiffe hier bauen ließen; besonders zeichneten sich die Schiffsbauwerften zu Zaandam an der Mündung des Zaan in dieser Hinsicht aus. Auf einer dieser berühmten Schiffsbauwerften war es, wo 1697 der Czar Peter I. von Rußland inkognito hingekommen war, um auf der Werft von Mynheer Calf als Schiffszimmermann zu arbeiten, um die Schiffsbaukunst persönlich praktisch zu erlernen. Peter der Große hatte sich unter dem Namen Peter Michaeloff aufnehmen lassen; er blieb jedoch nur acht Tage in Zaandam; er flüchtete darauf vor der Menge Neugieriger nach Amsterdam und arbeitete dort ungestört auf den Werften der Ostindischen Compagnie.

Später wurden durch Vermittelung holländischer Kaufleute in Moskau aus Zaandam tüchtige Schiffszimmerleute nach Rußland geschafft, Schiffswerften zuerst auf Flüssen und Binnenseen, dann in Archangel errichtet. — Gewissermaßen aus Erkenntlichkeit für den nützlichen und belehrenden Umgang, den der Czar mit den holländischen Kaufleuten und Schiffern pflegte, wählte er die holländische Flagge, roth-weiß-blau, mit umgestellten Farben, roth-blau-weiß, zur nationalrussischen Flagge.

Die Blüthezeit der niederländischen Seemacht und des niederländischen Handels fällt in die Zeit von 1600 bis 1660, wo sie circa 15000 Handelsschiffe besaßen.

Der französische Minister Colbert schreibt selbst 1669 an Pomponne, damals französischer Gesandter in Holland, der Seehandel der ganzen Welt werde mit etwa 16000 Schiffen betrieben, von welchen den Holländern über 15000, den Franzosen höchstens 500 gehörten.

So lange die Niederländer nur mit den Spaniern zu kämpfen hatten, waren sie glücklich, erweiterten ihre Macht und sammelten Lorbeeren. Aber die Handelseifersucht der Engländer stürzte sie von ihrer Höhe. Als nämlich England unter Cromwell seinen eigenen Vortheil erkannte und im Jahre 1651 in der sogenannten Navigationsakte den Grundsatz aufstellte, daß alle englischen Produkte nur auf englischen Schiffen ausgeführt und die ausländischen Produkte nach England immer nur auf den Schiffen der Nation, welche die Produkte erzeugt hatte, in England eingeführt werden dürften, mußte der Handel und die Schiffahrt der Niederländer sinken. In dem Grade aber wie jener sank, mußte sich die Schiffahrt und Seemacht der Engländer heben, welche den Küstentransport und namentlich den der Steinkohlen zu ihrer Basis hatten.

Seit dieser Zeit führte die gegenseitige Handelseifersucht oft zu den heftigsten Seekriegen, welche mehr oder minder nachtheilig für die Niederländer endeten. In den erfolgten verschiedenen Seeschlachten wurde von beiden Seiten mit ausgezeichneter Tapferkeit gefochten, und die niederländischen Seehelden Martin van Tromp, de With, van Galen und Michiel de Ruyter, welcher Letztere vom Schiffsjungen auf gedient hatte, der erste Seemann seiner Nation, welcher endlich Hollands größter Admiral und wohl der größte aller Zeiten wurde, haben in diesen Kriegen Unsterblichkeit errungen.

In den Jahren 1672 bis 1678 hatten die Niederländer die vereinigten Engländer und Franzosen zu bekämpfen, wodurch die niederländische Handelsflotte ungemein litt, theils wurde sie von den Engländern, theils von den Franzosen angegriffen. Besonders gefährlich waren die Dünkirchener Kaperschiffe unter dem Befehle von Jan Bart.

Der bedeutende Vorzug der Engländer den Holländern gegenüber beruhte nicht auf größerer Tapferkeit oder besserer Disciplin ihrer Mannschaften, sondern der bedeutenderen Größe ihrer Schiffe. Dieses war eine der größten Beschwerden van Tromps gegen seine Regierung gewesen. Die Holländer konnten bei der größten Tapferkeit mit ihren leichten Schiffen jene furchtbaren Seekastelle der Engländer, die es an Leichtigkeit den spanischen Galeonen weit zuvorthaten, schwerlich besiegen.

Um diese Seekriege, die wir unter England noch näher beschreiben, gehörig zu würdigen, müssen wir die holländischen Befehlshaber kennen lernen, welche darin die Hauptrolle spielten und sich für die Nachwelt Unsterblichkeit errangen und ein bleibendes Beispiel seemännischer Größe hinterlassen, auch mit vollem Rechte den Namen „Größte Seehelden aller Zeit“ verdient haben.

Der älteste war Martin van Tromp, im Jahre 1597 in der holländischen Stadt Briel geboren. Schon in seinem neunten Jahre fing er an mit seinem Vater, dem Kapitän Harpert Martin van Tromp, zur See zu fahren. Als er elf Jahre alt war, begleitete er seinen Vater auf einer Reise nach Guinea, wo derselbe in einem Gefecht mit einem englischen Seeräuber getödtet wurde, worauf der Knabe Martin den Matrosen zurief: „Wollt ihr meines Vaters Tod nicht rächen?“ — Doch das Schiff wurde von den Seeräubern genommen und der Knabe Martin mußte drei Jahre lang den Seeräubern als Kajütsjunge dienen. Endlich entwischte

er denselben, kam wieder in seiner Heimath an und nahm wieder Schiffsdienst, wurde Quartiermeister und hernach Steuermann und im Jahre 1621 Lieutenant auf einem Kriegsschiff und bald darauf Kapitän.

An Martin van Tromps Seite wurde der Held, Vice-Admiral Piter Hein — der 1628 die spanische Silberflotte im Werthe von zwölf Millionen eroberte — auf seinem Schiffe, „Grüner Drachen“ genannt, erschossen, der in Martin van Tromp alle Vorzüge eines Admirals erkannte, was er auch vor seinem Tode bezeugt hat, indem er sagte: „Ich habe viele tapfere Kapitäne gekannt, aber bei denselben immer einige Fehler gefunden, aber niemals bei van Tromp, bei ihm finde ich alle Tugenden, die bei einem See-Obersten erforderlich sind“. — Dennoch gab man den Oberbefehl des Schiffes einem Andern, worauf Martin van Tromp den Seedienst in der Kriegsmarine vorläufig verließ. Doch endlich erkannte man seinen Werth, und als im Jahre 1637 Viceadmiral Dorp den Seedienst in der Marine verließ, wurde Martin van Tromp der Befehl über die Flotte als Admiralitäts-Lieutenant übertragen, und er zeichnete sich nachher in mehreren Seeschlachten mit den Spaniern, Franzosen und Engländern in hohem Grade aus, doch in der großen Seeschlacht mit den Engländern am 10. August 1653 auf der Höhe von Scheveningen traf ihn eine feindliche Kugel,[1] und mit den Worten: „Ich habe gethan, haltet guten Muth“ beschloß er sein thatenreiches Leben.

Tief erschüttert stand sein Freund Michiel de Ruyter neben der Leiche des tapferen Mannes und des von ihm so hoch verehrten Vorgesetzten; die sterbliche Hülle desselben ansehend, und die Würde und Verdienste des Helden bedenkend, rief er aus: „Ach! wäre ich vor ihm gestorben“.

---

[1] Neerlands heldendaaden ter zee (Amsterdam 1783).



Der Tod des Helden verbreitete tiefe Trauer in den Niederlanden, namentlich auf der Flotte selbst. Die „Generalstaaten der vereinigten Niederlande" ließen die sterblichen Ueberreste des Helden mit allem gebührenden Aufwande zur letzten Ruhestätte bringen. Ein schönes Grabmal aus Marmor, worin das Bild des Seehelden in Lebensgröße ausgehauen ist und worauf die ruhmreichen Thaten des Helden verzeichnet stehen, zeigt uns zu Delft in der Alten Kirche den letzten Ruheplatz des Seehelden Martin van Tromp.

Ein ganz anderer Mann als Martin van Tromp in Hinsicht des Charakters war Cornelius With oder — wie es damals in Holland Sitte war, den Namen des Vaters dem des Sohnes beizufügen — Corneliussohn de With.[1]

Während Martin van Tromp wegen seiner herzgewinnenden Eigenschaften von seinen Untergebenen als ein Vater geliebt und verehrt wurde, war bei de With das Gegentheil der Fall; de With war immer leidenschaftlich und hitzig, van Tromp besonnen, de With wollte sich ohne Nachdenken auf den Feind stürzen, van Tromp berechnete die Folgen; de With stritt mit Heldenmuth für Sieg oder Tod, van Tromp mit Klugheit für die Erhaltung seiner Mannschaften; de With kannte kein Weichen, wenn er den Feind vor sich sah, van Tromp wich, wenn Uebermacht es gerathen machte.

De With war ein sehr tüchtiger und nicht weniger tapferer und fast noch thätigerer Seeoffizier, als van Tromp, doch alle diese vortrefflichen Eigenschaften schmälerte ein stürmischer Sinn und eine gewisse Härte gegen seine Untergebenen und ein sehr gebieterischer Ton gegen seine Vorgesetzten und gegen seinesgleichen. Oftmals drückte er sich mit der derben Kraftsprache eines Seemannes aus; einmal sagte er: „Für einen Hund wird mehr gesorgt als für einen Seemann,

[1] De Jonge, Levensbyzonderheden van de With.

ich möchte lieber den Türken dienen, als der Compagnie auf dem Hungerberge."

Cornelius de With war der Sohn eines Landmannes und im Jahre 1599, also zwei Jahre später als van Tromp, und auch wie dieser in Briel geboren. Da seine Eltern Mennoniten waren, deren Glaubensartikel die Gegenwehr verbieten, so ließ er sich schon sehr frühzeitig von einem reformirten Prediger taufen. In seinem ganzen übrigen Leben war Cornelius de With ein sonderbarer Mensch, ein sogenannter „Draufgänger". Mit seinem siebzehnten Jahre ging er zur See, und kaum 19 Jahre alt, finden wir ihn schon im Jahre 1618 mit den tapferen Vertheidigern von Jacatra an den Gefahren und dem Elend der Belagerung der Engländer und Javaner theilnehmen. Mit 24 Jahren befehligte er schon ein Schiff, die „l'Hermite", von der nassauischen Flotte, die 1623—26 ums Kap Horn segelte;[1] hatte auch die spanische Flotte vor Lima in Peru verbrannt und die Insurgenten auf den Molukken bekämpft; nahm auch unter dem berühmten Befehlshaber Piter Hein im Jahre 1628 an der Eroberung der reichen spanischen Silberflotte von zwölf Millionen Gulden theil.

Im Jahre 1644 hatte de With den Befehl über eine Flotte, die 900 Kauffahrteischiffe nach der Ostsee als Convoy zum Schutz begleitete, und bald darauf wurde er zum Befehlshaber oder Vice-Admiral der Flotte der vereinigten Niederlande befördert.

Als im Jahre 1658 Dänemark von dem König Karl Gustav von Schweden von neuem der Krieg erklärt wurde, bat der dänische König die Niederlande um Hülfe gegen

[1] Journal van de nassausche vloot, ofte beschryving van de voyagie om den gantschen aerdcloot, gedaen mit 11 schepen etc. (Amsterdam 1631).

Schweden. Die Niederländer schickten darauf eine Flotte von 35 Kriegsschiffen und eine große Menge von Transportfahrzeugen, welche 2000 Soldaten an Bord hatten, Dänemark zu Hülfe. Die niederländische Flotte wurde von Jacob van Wassenaar, Herr zu Opdam, Admiral von Holland, samt den Vice-Admiralen Cornelius de With und Piter Floris geführt.

Lange von widrigen Winden aufgehalten, ankerte die Flotte den 23. Oktober bei Hammermölle vor dem Sunde und mußte dort 6 Tage auf günstigen Wind warten. Die schwedische Flotte, 44 Segel stark, unter Befehl des Reichs-Admirals Wrangel, verließ da Kopenhagen und ging gegen Kronburg.

Den 29. Oktober lichtete die holländische Flotte die Anker und segelte mit vollem günstigen Winde in den Sund. Die schwedische Flotte lag gleich innerhalb des Sundes, und zwischen 7 und 8 Uhr morgens begann die Schlacht. Der Vice-Admiral Cornelius de With kam zuerst ins Feuer. Sein und des schwedischen Reichs-Admirals Schiff gaben einander die glatte Lage von ihren Breitseiten. Bald waren die Flotten in vollem Kampfe miteinander. Das enge Fahrwasser im Sund bot für bedeutende Manöver keinen Raum.

Durcheinander gemengt, setzten die Schiffe das fürchterliche Seetreffen 6 Stunden fort. Der schwedische Admiral Bjelkenstjerna mit dem Schiffe „Drachen" griff de With an, alsbald kam ein anderes von den schwedischen Schiffen ihm zu Hülfe. Die Schweden enterten und kämpften Mann gegen Mann. Cornelius de With, tödtlich verwundet, sank aufs Knie, hieb aber noch mit seinem Schwerte um sich. Sein Schiff strich zuletzt die Flagge.

Die Schlacht war fürchterlich, in welcher aber zuletzt die Niederländer den Sieg behielten und ein Drittel der schwedischen Schiffe vernichteten. Auf der Seite der Niederländer war

der Vice-Admiral de With gefallen, und der schwedische König ließ die Leiche desselben in einem schwarzen Trauerschiffe an den Admiral Wassenaar bringen, der sie nach Amsterdam schickte.

Jan van Galen, wurde im Jahre 1605 zu Essen im Clevischen geboren; er stammte aus einer verarmten adligen Familie, hat sich im Seedienste vom einfachen Matrosen zum Kommodore der holländischen Kriegsflotte emporgeschwungen und hat gegen die Spanier, Dünkirchener, irländische, französische Seeräuber und Barbaresken die vortrefflichsten Dienste geleistet.[1]

Als im Jahre 1652 der Krieg zwischen England und den Niederlanden ausbrach und nach und nach die blutigsten Seeschlachten, sowohl in der Nordsee, als im englischen Kanal, stattfanden, blieb dieser Seekrieg auch nicht lange mehr auf diese Gewässer beschränkt, denn Englands Macht forderte gebieterisch die Souveränität des Meeres und verlangte, daß jedes holländische Schiff die Flagge streichen und das Toppsegel fallen lasse, sobald es einem englischen Kriegsschiff begegne und damit die Oberherrschaft der Engländer anerkenne und die gebührende Ehrfurcht denselben bezeige.

Im März des Jahres 1653 kreuzte Jan van Galen mit einer Flotte im mittelländischen Meere und traf an der Küste von Toscana auf eine englische Flotte unter dem Kommodore Badly, die einige englische Handelsschiffe aus der Levante als Convoy nach England begleitete; van Galen griff die englische Flotte an und das Gefecht wurde mit solcher Heftigkeit fortgesetzt, daß schließlich die Holländer die englische Fregatte „Phönix“ enterten, wobei ein so großes Blutbad stattfand, daß die meisten Engländer entweder niedergemacht oder verwundet wurden.

---

[1] Leven van nederlandsche mannen en vrouwen (Amsterdam 1780).

Um dieselbe Zeit befand sich der englische Kommodore Appelton mit einer anderen Flotte von 6 Kriegsschiffen auf der Rhede von Livorno. Van Galen kreuzte vor dem Hafen und wartete, daß Appelton mit seiner Flotte in See gehen würde. Endlich kam die englische Flotte aus dem Hafen von Livorno und nun erfolgte ein kurzes, aber desto heftigeres Gefecht. Das englische Kriegsschiff „Bonaventura" von 44 Kanonen und mit 150 Mann ward in Brand geschossen und flog in die Luft; das englische Kriegsschiff „Samson" von 36 Kanonen und mit 90 Mann nebst einem Kauffahrteischiff wurden in Grund geschossen, auch wurden die englischen Kriegsschiffe „Pilgrim" von 30 Kanonen und mit 70 Mann und „Leopard" von 52 Kanonen und mit 180 Mann von den Holländern erobert; auf dem letzteren befand sich der Kommodore Appelton.

Doch van Galen erkaufte diesen Sieg mit seinem Leben; eine feindliche Kugel hatte ihm das rechte Bein zerschmettert, so daß es unterm Knie abgenommen werden mußte. Nach der Stadt Livorno gebracht, starb er bald darauf am 14. März 1653 im 48. Jahre seines Alters; seine letzten Worte waren: „Leicht fällt der Tod fürs Vaterland beim Siege."

Die Portugiesen hatten sich von der ihnen 1581 aufgezwungenen Fremdherrschaft der Spanier im Jahre 1640 wieder frei gemacht und in dem Herzog Johann von Braganza einen König, Johann IV., angenommen; aber da Portugal sich seiner eigenen Macht gegen Spanien nicht sicher fühlte, ersuchte dasselbe die Niederlande um Beistand gegen ihren Erbfeind. Die Niederlande fanden sich hierzu bereit und rüsteten deshalb im Jahre 1641 eine Flotte von 20 Schiffen aus, um diese nach Portugal zu entsenden, wobei jetzt zum ersten Male als Kapitän und „Schout bei Nacht" (Contre-Admiral) einer der merkwürdigsten Männer aus der nieder

ländischen Geschichte angestellt war, der sich aus dem niedrigsten Stande durch Muth und Geschicklichkeit zum dritten Range in der niederländischen Kriegsmarine emporgeschwungen. Doch bald darauf sollten seine seltenen Talente, sein hoher Muth und seine außerordentliche, bewunderungswürdige, geistige und moralische Größe an der Spitze der niederländischen Kriegsflotte glänzen, wo er sich als der größte Seemann aller Zeiten und einer der größten und edelsten Männer seines Jahrhunderts zeigte.

Michiel Adriaanzoon de Ruyter wurde als Sohn des armen Handwerkers Andrian Michielzoon am 24. März 1607 zu Vlissingen auf der Insel Walcheren geboren; seine Mutter Alida Jans führte den Beinamen de Ruyter, welcher später auf ihre Söhne als Familienname überging.

Michiel de Ruyter wurde schon als ganz junger Knabe auf der Seilerbahn der Herren Lampsen zu Vlissingen beschäftigt. In seinem elften Jahre ging er als Schiffsjunge zur See. Hier auf dem Schiffe lernte er einen Neger mit Namen Jan Company kennen, welcher früher als Sklave verkauft nach Vlissingen gekommen, dort getauft und frei geworden war; an diesen schloß Michiel sich als Gefährte an und lebte mit ihm in Freundschaft. Nach einigen Jahren wurden Beide getrennt und sollten sich erst nach langer Zeit auf höchst wunderbare Weise wiedersehen.

In seinem fünfzehnten Jahre ward Michiel Matrose, trat dann aber freiwillig eine Zeit zur Landarmee über. Er zog mit in das clevische Land, wo der Statthalter der Niederlande, Prinz Moritz von Oranien, dem spanischen Feldherrn Spinola das Gleichgewicht zu halten suchte. Als dieser vor Bergen op Zoom rückte, um es zu belagern, schickte Prinz Moritz viel Volk dahin, unter ihnen auch Michiel de Ruyter, wo derselbe sehr brav kämpfte und auch bei verschiedenen Ausfällen gegen die Spanier sich glänzend hervorthat.

Doch die Sehnsucht drängte Michiel de Ruyter wieder zur See, und noch im selben Jahre ließ er sich auf einem Kriegsschiffe anwerben und wurde sehr bald darauf zum Unteroffizier befördert. Nicht lange nachher gerieth dies Schiff mit einem spanischen ins Gefecht. Bei der Enterung dieses spanischen Schiffes erhielt er durch einen Pikenstich eine Wunde am Kopf; es war die erste und einzige Wunde, die de Ruyter in allen Gefahren seines Lebens bekam. Während eines halben Jahrhunderts wohnte er zahllosen Kämpfen und sehr blutigen Seeschlachten bei, aber stets hielt die Vorsehung ihre schützende Hand über diesen Helden, bis ihn später in seinem 69. Lebensjahre, im Jahre 1676, die Todeskugel traf.

In einem zweiten Gefecht mit einem Spanier gerieth de Ruyter in Gefangenschaft, wußte aber zu entspringen und wanderte zu Fuß bettelnd durch Spanien und Frankreich heim ins Vaterland. Nun trat er wieder in die Kauffahrteischiffahrt zurück und zwar auf den Schiffen der Gebrüder Lampsen, auf deren Seilerbahn er früher beschäftigt gewesen war. In seinem 24. Jahr, nachdem er bereits Steuermann geworden, verheirathete er sich mit Marie Velters, aber seine Frau starb noch nicht ein Jahr nachher.

Vier Jahre später, 1636, führte er seine zweite Frau heim, Kornelia Engels von Vlissingen, mit welcher er vierzehn Jahre lang in glücklicher Ehe lebte und mehrere Kinder hatte.

Da die Kaufleute von Vlissingen einen Kreuzer ausrüsteten gegen die Dünkirchener Kaper, die damals die Meere unsicher machten, so wurde de Ruyter das Kommando über diesen Kreuzer anvertraut. Auf diesem Seezuge eroberte er zwei Kaperschiffe und schickte sie nach Vlissingen, da aber bei der Theilung der gemachten Beute unter der Mannschaft Streit und sogar Meuterei entstand, so legte der friedliebende de Ruyter das Kommando des Kreuzers nieder und übernahm

wieder die Führung eines Kauffahrteischiffes der Gebrüder Lampsen, mit dem er Brasilien besuchte; später segelte er auch noch verschiedene Male für dieselben nach den westindischen Inseln.

Als nun im Jahre 1641, wie oben bemerkt, die vereinigten Niederlande eine Flotte von 20 Schiffen unter dem Kommando des Admiral Gysel zum Succurs des Königs von Portugal entsendeten, wurde Michiel de Ruyter von dem Prinzen Friedrich von Oranien[1] zum „Kapitän zur See" berufen und außerdem zum „Schout bei Nacht" (Contre-Admiral) ernannt. Er befehligte das Schiff „De Hase", und am 28. Juli 1641 ging die Flotte in See.

Doch ein wunderbares Mißgeschick begleitete die Flotte während der ganzen Dauer der Expedition. Die holländische Flotte segelte nach Kap St. Vincent, um sich mit der dorthin beorderten portugiesischen Flotte zu vereinigen. Aber als die holländischen Schiffe dort ankamen, sahen sie nicht die portugiesische, sondern die inzwischen ausgelaufene feindliche spanische Flotte. Am 3. November des Morgens um 8 Uhr geriethen sie mit den Spaniern in ein Treffen; da aber die spanische Flotte aus vierundzwanzig Schiffen bestand und den Holländern sowohl an Zahl wie an Größe der Schiffe überlegen war, und noch dazu fast die Hälfte der holländischen Schiffe keineswegs ihre Schuldigkeit that, so verloren die Holländer zwei Schiffe, zwangen aber doch die Spanier zum Rückzuge. Am dritten Tage nach dem Treffen lief die holländische Flotte in den Tajo ein und erfuhr nun, daß die portugiesische Flotte hier ruhig bei Lissabon vor Anker lag, die sich doch in See zu den Holländern hätte begeben müssen; darauf beschloß der holländische Admiral Gysel, mit der Flotte nach Holland zurückzusegeln.

[1] Friedrich Heinrich, Prinz von Oranien, Graf von Nassau rc. Kapitän, General und Admiral der Vereinigten Niederlande.

In Holland angekommen, gab de Ruyter den Staatsdienst auf und fuhr die folgenden Jahre hindurch bis 1652 wieder als Kapitän eines Kauffahrteischiffes für die Gebrüder Lampsen in Vlissingen und machte Reisen nach Westindien und den nordamerikanischen Küsten.

Auf einer Reise nach Westindien hatte er mit einem großen spanischen Schiff ein Gefecht, und es gelang ihm, den Spanier so zu treffen, daß das große Schiff sank, doch rettete er die Mannschaft und auch den Kapitän. Diesen fragte er hernach, ob er ihn und die Seinigen wohl im Falle eines Sieges so gnädig behandelt haben würde. — Mein Vorhaben war, erwiderte der stolze spanische Kapitän, euch Alle zu ersäufen! Diese freche, haßerfüllte Antwort empörte de Ruyters Zorn und er gebot sofort die Spanier alle wieder über Bord zu werfen. Nun war es aus mit dem Stolz des frechen Castilianers, er und seine Gefährten warfen sich auf die Kniee nieder und flehten um ihr Leben; der gutmüthige de Ruyter schenkte ihnen dann auch das Leben.

Ein wunderbares Glück oder Gottes außerordentlicher gnädiger Beistand segnete fast alle Pläne des wackeren de Ruyter. Einstmals segelte er von Irland zurück; da aber im englischen Kanal eine große Anzahl Dünkirchener Kaperschiffe umherschwärmte, so lief er bei der Insel Wight in einen englischen Hafen. Aber der Winter rückte an und er mußte heimkehren. Da aber keins von den anderen holländischen Schiffen dort es wagen wollte, mit ihm zusammen zu fahren, so kam de Ruyter auf einen originellen Einfall. Er ließ sein Schiff rundum von außen mit verdorbener irischer Butter beschmieren, und so auch auf dem Verdeck; dann lichtete er bei günstigem Winde die Anker. Bald kam ein Dünkirchener Kaper heran und versuchte zu entern; aber das ganze Schiff war glatt wie Eis, die überspringenden Piraten konnten weder stehen noch gehen und stürzten übereinander

hin. De Ruyters Leute dagegen hatten sich vorgesehen und konnten so den Feind abwehren, bis der Kaper zuletzt vom Kampfe abließ und davonsegelte.

Auf einer Rückreise von Salee an der Küste der Berberei ward er von einem französischen Schiffe angehalten, weil Marocco mit Frankreich im Kriege begriffen sei. Alle Gegenvorstellungen de Ruyters, der sich an Bord des Kapers bringen ließ, waren vergebens. Endlich bot ihm der Kaperkapitän etwas zu trinken an, Wein oder Wasser nach seinem Belieben. Wenn ich ein Gefangener bin, versetzte de Ruyter, so gieb mir Wasser; bin ich ein freier Mann, so gieb mir Wein. Diese Antwort gefiel dem französischen Kaper so wohl, daß er ihm mit einem Glase Wein die Freiheit für sich und sein Schiff kredenzte. — Zu Salee im Maroccanischen bot er ein Stück Tuch zum Verkauf an, welches der Stadtvogt weit unter dem Preise verlangte. De Ruyter weigerte sich, es für diesen Preis herzugeben; der Befehlshaber drohte, worauf de Ruyter es ihm umsonst anbot. Dieser verlangte kein Geschenk und sagte: Weißt du wohl, daß ich dich, deine Ware und dein Schiff behalten kann? — Ich weiß es wohl, sagte de Ruyter; auch daß sodann Niemand deinen Worten mehr trauen wird. — Der Muselmann erneuerte seine Drohungen, worauf de Ruyter sagte: Du würdest mir nicht drohen, wäre ich in meinem Schiffe! — Der Stadtvogt wandte sich darauf zu den Seinigen und sagte: Ist es nicht schade, daß dieser Mann ein Christ ist? Sehet seine Treue, die er seinem Gebieter erzeigt; möchtet ihr Alle mir so getreu sein! Jetzt erzeigte er de Ruyter die größte Freundschaft.[1]

Da de Ruyter seine zweite Frau im Jahre 1650 durch

---

[1] G. Brandt, Het leven en bedryf van den heeren de Ruyter (Amsterdam 1687).

den Tod verloren hatte, so verheirathete er sich 1653 zum dritten Male und zwar mit Frau Anna van Geldern, Wittwe eines verstorbenen Kapitäns, und da er sich ein kleines Vermögen erworben hatte, auch die vielen Strapazen ihm das Seeleben verleidet hatten, so beschloß er, den Rest seines Lebens in Ruhe am Lande zu verbringen. Doch der Mensch denkt und Gott lenkt! Michiel de Ruyter war zu Höherem ausersehen, und sehr bald rief ihn das Geschick auf das große Welttheater, auf dem er nunmehr zu einer der hervorragendsten Rollen seines Jahrhunderts ausersehen war.

England hatte unter Cromwell am 9. Oktober 1651 die berühmte Navigationsakte erlassen, wonach die Ein- und Ausfuhr in und aus England den fremden Schiffen verboten wurde; hierdurch wurde der holländischen Schiffahrt ihr damals größter Handel abgeschnitten, und da infolge der Navigationsakte die Engländer häufig holländische Schiffe weggenommen hatten, so rüsteten die Holländer eine Flotte von 24 Schiffen gegen die Engländer aus. Da es aber bald erforderlich wurde, eine zweite Flotte in See zu senden, so wurde Michiel de Ruyter für die zweite Flotte als Anführer ausersehen. Unter dem Titel eines Vice-Commandeurs übernahm er dreißig Schiffe und zwei Brander, um damit ein Convoy von sechzig Schiffen von Texel aus durch den englischen Kanal zu geleiten. Er gelangte mit den Schiffen glücklich bis auf die Höhe von Portsmouth, wo der englische Admiral Ascue mit vierzig Schiffen auf ihn wartete, um ihm den Weg zu verlegen.

Mitte August 1652 traf er mit der feindlichen Flotte zusammen. Das Gefecht war äußerst heftig, zweimal segelte de Ruyter mit seinem Flagg-Schiff „Neptun" mitten durch die feindliche Flotte; doch der Wind war ihm nicht günstig, sonst hätte er sie völlig geschlagen.

Die Holländer fochten mit der größten Kühnheit; namentlich war es Kapitän Douwe Auker vom Schiff „Vogel Strauß“, der sich rühmlichst auszeichnete: Er war mitten unter die Feinde gerathen und ein großes englisches Schiff suchte ihn zu entern, und da seine Leute sich weigerten weiter zu fechten, stieg Kapitän Douwe Auker mit einer brennenden Lunte in der Hand zur Pulverkammer hinab und rief: „Muth, meine Jungen, ich will euch den Weg weisen, und wenn wir unseren Feinden nicht länger widerstehen können, dann bewahre ich durch meine Lunte euch Alle vor der Gefangenschaft. So wahr Gott lebt, wenn noch Einer sich weigert zu fechten, so fliegt die Lunte hinein!“ Nach diesen Worten that die Mannschaft ihre Pflicht so gut, daß ihre Kanonen zwei englische Schiffe in den Grund bohrten, mit denen achthundert Menschen untergingen. Als die Nacht anbrach, suchten die Engländer ihr Heil in der Flucht, nachdem sie drei Schiffe und elfhundert Mann verloren hatten.

Nachdem de Ruyter noch verschiedene blutige Seeschlachten mit den Engländern, namentlich auch die große Seeschlacht bei Scheveningen, wo der Vice-Admiral Martin van Tromp seinen Tod fand, bestanden hatte, kannte das Volk keinen beliebteren Helden als Michiel de Ruyter.

Nach dem Friedensschluß mit England 1654 ward de Ruyter mit fünf Kriegsschiffen nach dem mittelländischen Meere gesandt, um dort den Handel der Niederländer zu beschützen, wo er bis Ende des Jahres 1655 nicht weniger als achtzehn türkische Seeräuber genommen, deren Besatzungen verkauft oder gehängt und 602 Christensklaven befreite.

In dem folgenden Jahre nahm er von Cadix aus ein holländisches Convoy von dreißig reich beladenen Fahrzeugen ins Geleit, um dieselben unter seinem Schutze nach Holland zu bringen. — Auf der Höhe vom Pas de Calais traf er

auf ein englisches Geschwader von sieben Kriegsschiffen unter Kommodore William Withorn, der ihn aufforderte, ihm die unter seinem Schutze segelnden Kauffahrteischiffe zu übergeben, da er vermuthete, daß diese Schiffe Silber geladen hätten, welches dem König von Spanien, mit dem England im Kriege war, gehörte.

De Ruyter erwiderte, daß die ihm anvertrauten Schiffe nach Amsterdam bestimmt seien, und daß er Jedem, der ihm daran hindernd in den Weg trete, mit Vertheidigung gegenüber treten werde. Der englische Kommodore Withorn hielt es nun für gerathen, den Weg frei zu geben, und de Ruyter langte am 2. Mai glücklich in Amsterdam an.

Im Jahre 1658—1660 treffen wir de Ruyter im schwedischen Kriege, wo er Dänemark gegen den eroberungslustigen König Karl Gustav von Schweden, der darauf ausging Dänemark ganz mit seinem Reiche zu vereinigen, so tapfer Hülfe leistete, daß 1659 der König Friedrich III. von Dänemark ihm in Anerkennung seiner Dienste eine schwere goldene Ehrenkette, mit einer Denkmünze, die an der einen Seite das Bild des Königs, mit Diamanten eingefaßt, und an der anderen Seite ein Kriegsschiff auf offenem Meere zeigt, überreichen ließ.

Nach dem schwedisch-dänischen Friedensschluß erhielt de Ruyter von seiner Regierung Ordre heimzukehren. In den letzten Tagen seiner Anwesenheit in Dänemark 1660 ließ der König Friedrich III. dem Admiral de Ruyter ein Diplom überreichen, kraft dessen er Michiel de Ruyter und seine Nachkommen in den dänischen Adelsstand erhob, und setzte ihm dazu ein Jahresgehalt von 2000 Gulden aus.

Das Jahr 1662 brachte de Ruyter wieder im mittelländischen Meere zu, um dort den Handel der Niederländer zu beschützen, und wo er mit den Barbaresken bewaffnet unterhandelte und „frei Schiff, frei Gut“ forderte, d. h., daß

die holländische Flagge das Eigenthum der Ladung decke und gegen jede Beeinträchtigung sicher gestellt sei.

Da aber nach der Abreise de Ruyters die Barbaresken ihre Feindseligkeiten erneuerten, so begab sich Cornelius van Tromp, Sohn des im Jahre 1653 bei Scheveningen gefallenen Helden, dahin, nahm 1664 2 algierische Raubschiffe mit 300 türkischen Räubern und befreite 2 Prisen und 25 Christensklaven.

Unterdessen veränderte sich die Gestalt der Dinge. Der Handelsneid der Engländer war von Jahr zu Jahr gestiegen. Und dieser Handelsneid war die hauptsächlichste Ursache des Krieges, den Karl II. von England ohne Kriegserklärung schon wieder im Frühjahr 1664 an der Westküste Afrikas gegen die Niederländer führte.

Der englische Admiral Robert Holmers war mit einer Flotte nach der Küste von Afrika gesandt und dieser jagte die Holländer dort aus ihren Besitzungen.

Am 5. Oktober 1665 lief de Ruyter mit seiner Flotte von Cadix aus, um sich nach der Westküste Afrikas zu begeben. Am 21. Oktober erreichte er das erste Ziel seiner Reise, die Kap-Verde-Insel Goree. — Den Engländern und dem Kommandanten des Forts Goree kam dieser Besuch de Ruyters sehr ungelegen, und nach kurzer Unterhandlung bequemten dieselben sich zur Uebergabe.

Während der Unterhandlungen war der holländische Kapitän van Zaan östlich der Insel gesegelt und landete dort mit Booten, um frisches Wasser aufzusuchen. Hier traf er einen alten Neger der der holländischen Sprache mächtig war. Derselbe erkundigte sich, wer der Oberbefehlshaber der holländischen Flotte sei, und als man ihm sagte, der heiße Michiel de Ruyter, rief der Neger voll Erstaunen: Michiel de Ruyter? — Vor 26 Jahren habe ich einen dieses Namens gekannt und er war mein Freund; doch er war Schiffsjunge! Als Kapitän van

Zaan ihm sagte, daß es derselbe sei, schüttelte der alte Neger mit dem Kopf und sprach für sich: „Michiel, Michiel sollte nun Admiral geworden sein? — Jan Company, denn das war er, wurde an Bord gebracht, und de Ruyters warmes kindliches Herz erfreute sich nicht weniger als das des Negers, daß sie als frühere Schiffsgefährten sich auf so wunderbare Weise wiederfänden. Der alte Neger war nämlich nach der Rückkehr in seine Heimath ein kleiner König über seine Stammgenossen geworden.

Nachdem die beiden Freunde ihre Jugenderinnerungen ausgetauscht hatten, kehrte Jan Campany von dem edlen de Ruyter reich beschenkt in seine Heimath zurück; dort ward er nicht müde von de Ruyter zu erzählen und war voll des Lobes über die Freundlichkeit und Güte des großen Admirals.

Mitte Dezember segelte de Ruyter nach der Goldküste und eroberte dort die von den Engländern genommenen holländischen Forts zurück, und da zu Ende Februar 1665 Alles, was der Flotte an jener Küste oblag, nach Wunsch vollbracht war, so segelte sie die westindischen Inseln anlaufend nördlich um Schottland herum nach der Heimath zu, wo die ganze Flotte nach vielen Mühseligkeiten glücklich am 6. August in Delfzyl anlangte.

Der de Ruyter erwartenden englischen Flotte war er in der Nordsee in geringer Entfernung unter dem Schutze der Nacht vorbeigelaufen, oder wie er selbst sagt: „unter dem Schutze göttlicher Güte, die des Nachts die Finsterniß und bei Tage den Nebel sandte, um die Flotte zu umhüllen wie mit einem schützenden Kleide, und den veränderlichen Wind aus allen Ecken wehen ließ, damit die Feinde ihm immer vorbeisegeln."

Der Jubel des Volks im ganzen Lande kannte keine Grenzen, als es bekannt wurde, daß de Ruyter, den Alle als den Schirm und Schutz des Vaterlandes betrachteten,

wieder ins Vaterland zurückgekehrt sei. Vom frühen Morgen bis zum späten Abend waren Fahrzeuge voll von Menschen in Bewegung um de Ruyters Schiff anzuschauen. Tausende



Admiral de Ruyter.

kamen, um sich selber zu überzeugen, daß der Held wieder da sei und die Augen strahlten vor Freude, die das Glück hatten, den so hoch verehrten Admiral selbst zu sehen, der Alle leutselig empfing.

Die Niedergeschlagenheit, die wenige Tage vorher noch wegen des Krieges mit England die Gemüther drückte, war in Freude und Jubel verwandelt, denn Alle hatten das unbegrenzte Vertrauen, daß in dem verheerenden Kriege mit England de Ruyter die niederländische Flotte zum Siege führen werde.

Die Generalstaaten der Niederlande beschlossen daher de Ruyter zum Oberfehlshaber der Kriegsflotte einzusetzen. — Den 16. August ging de Ruyter nach dem Texel und fand hier drei Fregatten vor, die zu seinem Dienste bereit lagen, um ihn nach der schon in der Nordsee befindlichen Flotte zu bringen.

Da man nun die feindliche englische Flotte, die man zu erreichen wünschte, nicht sah, so richtete de Ruyter seinen Kurs nach Bergen, um die ostindische Flotte, die dort mit einer Ladung von sechs Millionen an Werth eingelaufen war, nach Holland zurückzugeleiten. De Ruyter kam vor Bergen; die ostindischen und eine Menge anderer Handelsschiffe liefen aus, um sich zu ihm zu verfügen, doch Nebel, widriger Wind und zuletzt ein furchtbarer Sturm vom 9. September trennten die Schiffe, wovon zwar einige dem Feinde in die Hände fielen, die meisten indessen mitte September 1664 in den Texel einliefen.

Da nun die Generalstaaten beschlossen hatten, daß mehrere Kriegsschiffe neu erbaut werden, und 72 Kriegsschiffe ersten Ranges und 12 Fregatten bis 1666 segelfertig sein sollten, so begann nun in allen Häfen der verschiedenen Provinzen Hollands ein reges Leben. De Ruyter wurde mit der Oberaufsicht über die Ausrüstung der neuen Flotte betraut, und da nun Ende April alles soweit gediehen war, um die Schiffe aus den Häfen der verschiedenen Provinzen im Texel zusammen ziehen zu können, so war de Ruyter mit seinem Schiff, die „Sieben Provinzen" nebst neun andern Kriegs-

schiffen von Goeree aus in See gelaufen. Das Admiralschiff die „Sieben Provinzen“ wurde damals als das schönste Fahrzeug der holländischen Marine genannt, sowohl durch seine Größe als durch die vielen Bildhauerarbeiten, die die fünf Stockwerke seines an sich schon übermäßig hohen Hinterkastells zierten, auf welchem drei gigantische Laternen angebracht waren; das Schiff war bewehrt mit 80 Geschützen und hatte 465 Mann Besatzung an Bord.

Am 10. Juni befand sich die ganze niederländische Flotte, bestehend aus 100 Segeln, westlich von Ostende und stellte ihren Kurs von da aus direkt auf die englische Küste zu. Am 11. Juni signalisirten die auf Außenwache befindlichen Avisos das Erscheinen der englischen Flotte, bestehend aus 81 großen Schiffen unter dem Oberbefehl des General Monk, Herzog von Albemarle.

Von allen Kämpfen, welche die Völker zu Wasser ausgefochten, ist nie einer entsetzlicher und fürchterlicher gewesen, als derjenige der nun folgenden Schlachttage vom 11., 12., 13. und 14. Juni 1666, wo zwei Völker, nahe verwandt durch Abstammung, aber entzweit durch Handelsneid, sich hier einander zu vernichten suchten. — Vier volle Tage währte die Seeschlacht, Der erste Tag entschied nichts, doch am zweiten und dritten Tage ward der englische Befehlshaber Albemarle völlig geschlagen und wich nach der englischen Küste. Als aber am vierten Tage, am zweiten Pfingstfeste, der englische Admiral Prinz Rupert ihm mit 25 Schiffen zu Hülfe kam, da ward die Schlacht fürchterlich: Das donnernde Geschütz rollte ununterbrochen seinen verheerenden Weg über die Verdecke der Schiffe und das Blut rieselte stromweise durch die Speigaten von den Verdecken hinab in die blaue Fluth, den Weg der Schiffe durch das Wasser mit rothen Streifen kennzeichnend; das Meer war mit Masten, Segeln und Schiffstrümmern bedeckt und auf den blutig gefärbten Wogen trieben hunderte von Leichen.

— zweimal brach de Ruyter durch die feindliche Linie und die Engländer nahmen zuletzt die Flucht.

Die Seeschlacht, die gewaltigste und denkwürdigste, welche seit unserer Zeitrechnung auf den beweglichen Fluthen des Meeres geschlagen, hatte ihr Ende erreicht. Jetzt beherrschte de Ruyter das Meer!

Den 4. August begann eine neue Schlacht, da aber die anderen Befehlshaber der niederländischen Flotte so wenig ihre Schuldigkeit thaten, so sah de Ruyter sich genöthigt, sich zurückzuziehen und er brachte die Flotte mit Verlust von zwei Schiffen in den Texel zurück.

Im Jahre 1667 finden wir de Ruyter mit der niederländischen Flotte auf einem Zuge nach der englischen Küste. Des Großpensionar oder Oberamtsherr Jan de Witts Bruder, Cornelius de Witt, der damals Altbürgermeister von Dortrecht war, war als Deputirter der Generalstaaten der vereinigten Niederlande mit an Bord der Flotte.

Die niederländische Flotte segelte die Themse hinauf, eroberte Sheerneß, ging dann mit der Fluth in die Medway hinein und sprengte dort eine über den Fluß gesperrte starke eiserne Kette,[1] wo dann bei Chatham fünf große englische Schiffe genommen, und weiter den Fluß hinauf beim Schloß Upnor drei große englische Schiffe verbrannt wurden.

Nach diesem kühnen Unternehmen lag die holländische Flotte siegreich an der Mündung der Themse, von Nord-Foreland und Margate bis an die Nore; für die Eng-

[1] Wem fällt bei dieser Heldenthat der Niederländer nicht die ähnliche Geschichte der Harlemer von der Zeit der Kreuzzüge ein, welche den Hafen von Damietta in Aegypten, den die Sarazenen besetzt und dessen Einfahrt sie ebenfalls mit einer Kette geschlossen hielten, gleicherweise mit ihrem Schiffe zersprengten, und deshalb ein Schwert mit goldenem Kreuz in ihr Stadtwappen gesetzt erhielten.

länder eine ewig unvertilgbare Schande! — Hierauf kam der Friede von Breda zwischen England und den Niederlanden zustande. Doch der Friede sollte nicht von langer Dauer sein! Es wurde bald darauf von England darüber Beschwerde geführt, daß den englischen Schiffen von den Holländern nicht die gebührende Ehre durch Streichen der Flagge erzeigt würde, und da nun auch Frankreich den Niederlanden den Krieg erklärte, so begannen die Feindseligkeiten von neuem.

Am 7. Juni 1672 kam de Ruyter mit der niederländischen Flotte nach Harwich, wo die französisch-englische Flotte ankerte. Um 7 Uhr morgens stießen die Flotten zusammen. — Als de Ruyter auf das feindliche Geschwader abhielt, sagte er zu seinem Obersteuermann, indem er mit dem Finger auf das englische Flaggschiff des Herzogs von York wies: „Steuermann Zeeger! Das ist unser Mann!“ — Der Steuermann, seine Mütze abnehmend, antwortete: „Mynheer, er soll Ihnen gehören!“ und ließ bis auf einen Pistolenschuß auf das bezeichnete Schiff zuhalten. — Unterdessen ward an allen Stellen mit dem hartnäckigsten Muthe gekämpft, bis endlich die Sonne dieses Tages sank und dem Werke der Zerstörung Einhalt gethan wurde. Es war eine der blutigsten Seeschlachten, welche man je auf dem Meere gesehen.

Im Jahre 1673 war der Krieg zur See noch viel lebhafter als im vorigen. Den 7. Juni begegnete de Ruyter der englisch-französischen Flotte, die wohl 150 Schiffe stark war, gegen welche er nur ungefähr 100 Segel hatte. Die Nacht unterbrach das Gefecht, worin die Engländer und Franzosen keinen Vortheil erfochten hatten.

Den 14. Juni ward das Gefecht erneuert, aber mit wenigem ungewissen Erfolge. Die Engländer wurden an der seeländischen Küste, wo sie landen wollten, angegriffen und mit Verlust mehrerer Schiffe nach der Themse zurückgetrieben. Am 28. Februar 1674 erfolgte der Friede mit England.

Der Anfang des Krieges im Jahre 1672, war die Veranlassung zur Erhebung des Prinzen von Oranien, Wilhelm III. zum Statthalter gewesen und noch vor dem Friedensschlusse mit England wurde demselben die Statthalterwürde der Niederlande erblich für seine männlichen Nachkommen übertragen. Eine der ersten Handlungen des Erbstatthalters in dieser nun gesicherten Stellung war die Erhebung de Ruyters zum General-Admirallieutenant von Holland und Westfriesland mit dem Oberkommando und der Oberaufsicht über die ganze Schiffahrt zur See und auf den Binnengewässern des Landes. Am 27. Februar 1674 leistete de Ruyter den Eid der Treue in dieser neuen Würde.

Im Jahre 1673 hatte auch Spanien den Franzosen den Krieg erklärt und die Franzosen hatten diese Gelegenheit benutzt, die mit der spanischen Herrschaft unzufriedene Insel Sizilien in offene Empörung zu bringen, und da der König von Spanien den Aufstand in Sizilien nicht mit eigenen Kräften zu unterdrücken vermochte, so sah er sich genöthigt, die Hülfe der Niederlande anzurufen.

De Ruyter wurde deshalb mit achtzehn Kriegsschiffen nach dem Mittelländischen Meere gesendet; — — dies sollte seine für ihn verhängnißvolle letzte Reise werden. In der mörderischen Seeschlacht von Mont Gibel am 22. April 1676 im Angesicht des Berges Aetna traf die verhängnißvolle feindliche, französische Kugel den Admiral de Ruyter und zerschmetterte ihm den rechten Fuß (siehe 13. Kapitel).

Acht Tage später hauchte de Ruyter auf seinem Schiff „Eintracht“ im Hafen von Siragossa, dem alten Syrakus, im Alter von 69 Jahren, seinen großen Geist aus, nachdem er eben vorher vom König von Spanien wegen des in diesem Treffen erfochtenen Sieges zur herzoglichen Würde erhoben worden war.

Mit dem Tode dieses edlen Helden war das Glück den

niederländischen Waffen entwichen; die dritte sicilianische Seeschlacht war für sie eine völlige Niederlage.

Die Flotte kehrte mit dem einbalsamirten Leichnam des großen Mannes, einer der größten Männer, die je gelebt haben, nach Holland zurück, wo am 18. März 1677 unter wahrhaft fürstlicher Feierlichkeit die Beisetzung der Ueberreste des Helden in der Neuen Kirche zu Amsterdam stattfand und wo auf Kosten des Staats ihm ein großartiges Grabdenkmal errichtet wurde: Auf einem Sockel ruhend liegt in Lebensgröße die Marmorstatue des Verewigten, darunter befindet sich eine Inschrift, welche die ruhmreichen Thaten und unschätzbaren Verdienste des Admiral Michiel de Ruyter verkünden.

Also war das Ende von Michiel Adriaanzoon de Ruyter, Herzog in Spanien, Ritter in Dänemark, General-Admirallieutenant von Holland und Westfriesland, der vom elften Jahre seines Alters an die See befahren und vom Hochbootsmannsjungen zum Admiral und ersten Seehelden seines Zeitalters emporgestiegen war, und der in sieben Kriegen, vierzig Gefechten und fünfzehn großen Seeschlachten, von denen sieben unter seiner Oberleitung gekämpft wurden, seinen unerschrockenen Muth aufs Trefflichste erprobt hatte.

Die Niederländer haben eine ruhmreiche Vergangenheit. Sowohl im Seewesen wie auf geistigem Gebiete gingen sie einst der Welt glänzend voran; die größten Seehelden aller Zeiten treffen wir in der Geschichte der Niederlande, und ihre Schiffbaukunst hatte sich schon sehr frühe einen bedeutenden Ruhm erworben. Kunst und Wissenschaft, Gelehrte und hohe Schulen beförderten den Ruhm und den Wohlstand der Bevölkerung, und von allen an der Nordsee belegenen Ländern war in jenen Zeiten keines durch Schiffahrt, See

Handel, Kunstfleiß und Wohlhabenheit so ausgezeichnet, als die Niederlande. Doch alle diese Vortheile des Fortschritts gingen verloren, weil die Niederländer auf der einmal erreichten Höhe stehen blieben, und sich nicht weiter entwickelten.

Das einst so mächtige Holland, welches starke Flotten nach allen Gewässern entsandte, konnte im Jahre 1781 nur nothdürftig eine Kriegsmacht zusammen bringen, um sich selbst zu schützen und den Engländern eine Seeschlacht bei der Doggersbank liefern. Im Jahre 1797 rüsteten die Holländer noch einmal eine Flotte aus, die aber in der Schlacht bei Kamperduin, wo der englische Admiral Duncan über den holländischen Admiral de Winter siegte, verloren ging, bis endlich im August 1799 der Rest der niederländischen Kriegsmarine sich ohne Vertheidigung den Engländern auf der Rhede von Texel ergab. Seitdem kann von einer Niederländischen Seemacht nicht mehr die Rede sein. „Die Niederlande glänzten nur noch als Größe der Vergangenheit!“

Das größte Unglück erlitt der niederländische Freistaat durch den Ausbruch der französischen Revolution. Die wechselnden Kriegsscenen von 1792, die Absetzung des Königs Ludwig XVI. am 10. August und die Errichtung der Republik auf den Trümmern des französischen Königsthrones, und die Errichtung des Kaiserreichs (1804) unter Napoleon I., machte Frankreich zu einer wahren Mördergrube, und fast ganz Europa war mit Frankreich in offener Feindschaft begriffen und durch den Tractat vom 16. Mai 1795 war die Selbstständigkeit der niederländischen Nation dahin.

Die Unzufriedenheit, welche der Erbstatthalter der Niederlande durch seine Vorliebe für England erregt hatte, hatte den Franzosen die Eroberung der Niederlande sehr leicht gemacht. Der Erbstatthalter Wilhelm V. von Nassau, Prinz von Oranien, war im Jahre 1766 mündig und zum Statthalter, General-Admiral und General-Kapitän der „vereinigten Provinzen

der Niederlande" erklärt worden, weil das Statthalterthum der Niederlande dem Hause Oranien-Nassau erblich gemacht war. Aber der neue Erbstatthalter entsprach den Erwartungen seiner Niederländer nicht in dem Maaße wie sie erwarteten; er zeigte sich nicht an der Spitze der Armee, welche den Franzosen Einhalt thun sollte: Der Erbstatthalter war 1795 nach England entflohen, und das Geschwader von drei großen Linienschiffen und fünf Fregatten ward von den Engländern behalten, und da die anderen Schiffe der holländischen Kriegsflotte, die dem Erbstatthalter nach England folgen sollten, im Eise eingefroren waren, so ereignete sich am 20. Januar das Unerhörte, daß eine Kriegsflotte von Kavallerie eingenommen wurde, denn die Kriegsschiffe kapitulirten, als einige Schwadronen französischer Husaren auf dem Eise keck an sie heransprengten, und so verschwand die niederländische Flagge von allen Meeren. Die Niederlande wurden französisch und Pichegrü, der 1795 Holland eroberte, verwandelte es in die batavische Republik.

Endlich im Jahre 1806 erklärte der Machthaber Napoleon: „die Stunde sei gekommen, die innige Verbindung der Niederlande mit dem französischen Kaiserreich zu sichern", und der Bruder des Kaisers Napoleon, Ludwig, wurde den Niederlanden als König gegeben, bis zuletzt 1810—13 die Niederlande dem großen französischen Kaiserreich gänzlich einverleibt wurde.

Nach der Unterwerfung des gewaltigen Machthabers Napoleon nahm der von England herübergekommene älteste Sohn, des 1795 vertriebenen letzten Statthalters der Niederlande Wilhelm V., der Prinz von Oranien, im März 1815 die Würde als König der Niederlande als Wilhelm I. an.[1]

---

[1] Wilhelm I., geb. 1772, verzichtete am 7. Oktober 1840 auf die Regierung, verstarb 1843 zu Berlin als Graf von Nassau. — Wilhelm II., geb. 1792, gest. 1849. — Wilhelm III., geb. 1817,

Die holländisch-ostindische Handelsgesellschaft war von Jahr zu Jahr gesunken und führte nur noch ein klägliches Dasein, bis sie im Jahre 1808 aufgelöst ward. Die Besitzungen auf Java hatten die Engländer im Jahre 1811 erobert, kamen aber 1814 an Holland wieder zurück.

Um nun den niederländischen Handel wieder neu zu beleben, wurde 1824 eine neue Actien-Gesellschaft unter dem Namen „Neederlandsche Handels-Maatschappij" gebildet, und an die Spitze der Actionäre stellte sich der König der Niederlande, Wilhelm I.

Die Niederlande sind im Grunde genommen ein deutsches Land; sie sind die Küste, das Delta des Rheingebiets. Selbst die Erde, die die Niederländer bewohnen, ist ihnen aus den deutschen Gebirgen durch einen deutschen Fluß zugeschwemmt worden. Ihre Bewohner sind deutsch nach Abstammung, Sprache und Sitten, gehörten einst zu Deutschland und werden ihm wohl dermaleinst wieder zufallen.

---

mit ihm erlischt der Mannesstamm des Herrscherhaus der Oranien-Nassauer und die Regierung geht an dessen einzige Tochter, Prinzessin Wilhelmine, geb. 31. August 1880 über.

Zwölftes Kapitel.

England.

Die Briten, die ältesten Bewohner Großbritanniens, die Albionen, waren im Seewesen sehr zurückgeblieben, so daß der römische Feldherr Julius Cäsar bei seiner Landung in Großbritannien im Jahre 55 und 54 v. Chr. Geb. bloß kleine, aus Ruthen zusammengesetzte und mit Fellen überzogene Fahrzeuge dort vorfand. Der Geist der Schiffahrt verbreitete sich über dieses Land erst dann, als die Briten durch die Angelsachsen aus ihrem Besitzthum verdrängt worden waren.

Die Angeln, Sachsen und Jüten aus Norddeutschland und der Halbinsel Jütland waren schon bis zum fünften Jahrhundert die kühnsten Seefahrer und gingen 449 n. Chr. Geb. unter den Anführern Hengist und Horsa mit zwei starken Flotten nach Britannien und eroberten es. Die Angeln siedelten sich hauptsächlich im Norden von Britannien an, die Sachsen im Süden und Südwesten, unter beiden vermengt wohnten die Jüten.

Unter dem gemeinschaftlichen Namen Angelsachsen blieben die Nachkommen dieser Nationen mehrere Jahrhunderte lang dort das herrschende Volk, und gründeten dort die Bewohner, welche später bestimmt waren, die erste und größte aller seefahrenden Nationen zu werden. Als die Angelsachsen

sich völlig fest in Britannien gesetzt hatten, bekam dieses Land von ihnen den Namen England. Es wurden sieben Königreiche dort von ihnen errichtet, deren jedes von den andern unabhängig war. Im Jahre 828 wurde jedoch Egbert König der Westsachsen, der alleinige Beherrscher von ganz England.

Alfred der Große (871—901) trat der Gefahr der räuberischen Züge der Dänen, welche unter Egberts Sohne, Ethelwolf, immer kühner geworden und es sogar wagten, in die Themse einzulaufen und London zu plündern, entgegen, bekämpfte auch 893 ein zahlreiches von Hastings angeführtes Dänenheer, welches, nachdem es Frankreich verwüstet hatte, auf 330 Schiffen über den Kanal setzte und an der Küste von Kent landete. Auch suchte er die Sachsen und Dänen in seinem Reiche zu einem Volke zu verschmelzen; namentlich wendete er auch seine Aufmerksamkeit auf die Erbauung einer Flotte. Seine Schiffe, welche 60 und mehr Ruder hatten, übertrafen die früheren an Größe um das doppelte; 120 derselben lagen stets in den Häfen bereit, um jeden Landungsversuch der räuberischen Dänen zu vereiteln, aber sein Nachfolger König Ethelred II. war schwach und die räuberischen dänischen Einfälle wurden wiederholt durch Geldsummen, sogenanntes Danegeld, abgewandt. Endlich faßte der König Ethelred II. den unglückseligen Entschluß, alle Dänen in seinem Reiche an einem Tage, den 13. November 1002, ermorden zu lassen. Um dieses Blutbad zu rächen, unternahm der Dänenkönig Suen eine Landung in England, plünderte dasselbe furchtbar aus und brachte es endlich im Jahre 1013 völlig in seine Gewalt. Von 1017 bis 1035 stand England unter der Herrschaft des Dänenkönigs Kanut (Knut) des Großen, der sich mit des letzten angelsächsischen König Ethelreds Wittwe, Emma, vermählt hatte. Da er außer England auch Dänemark beherrschte, überdies auch Norwegen

sowie einen Theil Schwedens eroberte, so war fast ganz Nordeuropa seinem Scepter unterworfen.

Mit Eduard des Bekenners Thronbesteigung 1042 erlangte dann wieder ein rechtmäßiger Erbe des angelsächsischen Königsgeschlechts die englische Krone, aber sein Nachfolger Harald II. wurde 1066 bei Hastings von Wilhelm dem Eroberer geschlagen.

Im Jahre 1066 ging Wilhelm der Eroberer, Herzog der Normandie, der, als Verwandter des englischen Königshauses, Ansprüche auf den englischen Thron erhob, mit einer Flotte von 900 Schiffen von Frankreich aus und eroberte nach der Schlacht bei Hastings am 14. Oktober 1066 Großbritannien. Wilhelm rückte hierauf nach London, wo er am Weihnachtstage in der Westminster-Abtei als Wilhelm I., König von England, gekrönt wurde. — Die französische Sprache wurde als die allgemein herrschende Sprache eingeführt, bis später das Angelsächsische wieder die Oberhand gewann und man aus dem Gemisch beider Sprachen die jetzige englische Sprache bildete. So endigte die angelsächsische Regierung in England, 617 Jahre nach der Landung der Hengist und Horsa, ihrer ersten Fürsten oder Anführer.

Der Herzog Wilhelm fuhr wohl über das Meer,
Er fuhr nach England mit gewaltigem Heer.
Er sprang vom Schiffe, da fiel er auf die Hand:
Hei! — rief er — ich faff' und ergreife dich, Engeland![1]

Der Handel und die Schiffahrt Englands selbst entwickelten sich erst sehr spät. Der erste englische Handelstraktat ist aus dem Jahre 1217 mit Norwegen, und erst im Anfang des

[1] Als Wilhelm in England landete und ans Land sprang, glitt er aus und fiel mit beiden Händen auf die Erde; um dieses in den Augen seiner Krieger nicht als eine böse Vorbedeutung erscheinen zu lassen, rief er aus: „So fasse ich das Land mit beiden Händen, das ich mit Gottes Beistand erobere."

vierzehnten Jahrhunderts wagten die Engländer sich in ihren eigenen Schiffen in die Ostsee, und erst gegen Ende der Mitte des folgenden Jahrhunderts fingen sie an einige Häfen Kastiliens und Portugals zu besuchen. Vor dem Ende des fünfzehnten Jahrhunderts erschienen die englischen Handelsschiffe nicht im mittelländischen Meere, und erst im sechzehnten Jahrhundert fingen sie direkten Verkehr mit der Levante an.

König Heinrich VIII. ließ 1514 ein großes Schiff von 1000 Tons bauen, welches „Henri Grace a Dieu" oder gewöhnlich „Great Harry" genannt wurde. Dieses große Schiff kann als das erste königlich englische Schiff angesehen werden, denn bis dahin wandten sich die Könige, wenn sie Schiffe brauchten, an Privatleute und mietheten oder preßten die Schiffe der Kaufleute. Heinrich VIII. scheint daher der erste König gewesen zu sein, welcher mit dem Plane umging, eine Seemacht zu errichten, welche zu allen Zeiten sowohl die Sicherheit des Landes als auch die Ehre des Königreichs ausmachen könnte. Im Jahre 1553 am 27. August gerieth dieses große Schiff zu Woolwich in Brand und brannte bis auf das Wasser ab.[1]

Zur Beförderung und zum Besten der Schiffahrt stiftete der König eine eigene Gesellschaft zur Prüfung der Steuermänner, zur Aufsicht über die Baaken, Leuchtthürme, Seezeichen u. s. w., welche die Gesellschaft des „Hauses der Dreieinigkeit" (Trinity house) heißt.

Obgleich das englische Parlament schon lange die großen Vortheile erkannt hatte, welche eine Nation hat, wenn sie ihre eigenen Schiffe und Seeleute zu Handelsgeschäften gebraucht, so hob sich doch erst gegen Ende des sechzehnten Jahrhunderts Englands Macht zur See: durch die gegen das Ende des fünfzehnten Jahrhunderts immer größere Verwen-

[1] Hollingshead Chron. II. 1090.

dung der Steinkohlen, zu deren Ausgrabung König Heinrich III. bereits im Jahre 1233 den Einwohnern von Newcastle upon Tyne das Privilegium ertheilt hatte, sowie durch die immer mehr betriebene Fischerei an den britischen Küsten wurde eine Küstenschiffahrt erzeugt, welche die Grundlage der späteren Seemacht und des außerordentlichen Handels von England wurde; bis dahin war das Seewesen derselben von geringem Belang und der Handel in den Händen der Hansa gewesen. Unter manchen Königen dieses Zeitalters hatten die Engländer fast gar keine Marine und mußten, um zur See etwas wichtiges zu unternehmen, auf den Beistand der Hansa sich verlassen, die daher große Freiheiten und Vorrechte in den englischen Häfen genoß und sogar in London eine Gildenhalle errichtet hatte, in der alle Landsleute zu einer gewissen Brüderschaft vereinigt wurden, und eine Hauptfaktorei, der Stahlhof genannt, in der Themsestraße in London besaßen, wo alle deutschen Waren gestählt, d. h. mit einem Stempel versehen, plombirt wurden. Im Jahre 1598 wurde der alte ehrwürdige Stahlhof in London von der Königin Elisabeth geschlossen; die Gebäude des Stahlhofs wurden übrigens 1606 wieder zurückgegeben, er braunte 1666 mit ab, wurde wieder aufgebaut und ist erst 1853 an englische Privatleute verkauft worden.

Den Grund zu Englands späterer Ueberlegenheit zur See legte die Königin Elisabeth in den Jahren 1558 bis 1603. Sie schenkte der Schiffahrt große Aufmerksamkeit, und bot alles auf, um eine Flotte zu schaffen, die es wagen durfte, sich mit der sogenannten „unüberwindlichen Flotte“ zu messen, die Philipp II. von Spanien ausrüstete, um Englands aufstrebende Macht mit einem Mal zu vernichten. Zum Erstaunen von ganz Europa siegten die Engländer (Juli 1588), und die spanische Armada war durch Stürme dergestalt zerstört, daß von 133 Schiffen nur 53 in ihre Heimath zurückkamen

(Seite 76). Nach dieser Niederlage erlangten die Spanier nie wieder die frühere Macht zur See.

Sobald die englische Nation von ihrer Furcht vor Spanien befreit war, beschäftigte sich die Königin Elisabeth, sowie der ganze englische Staat damit, alle natürlichen Vorzüge des Reichs und namentlich die Schiffahrt auf alle nur mögliche Art zu fördern, und dadurch das Reich immer bedeutender und mächtiger zu machen. Um den Matrosen, wenn sie nicht mehr dienstfähig sein würden, einen nothdürftigen Unterhalt zu verschaffen, und um dadurch die Einwohner Englands aufzumuntern, sich dem Seedienste mehr zu widmen, wurde mit Beihülfe Sir Franciscus Drake das Hospital zu Chatham gestiftet, welche Anstalt später das so rühmliche Hospital zu Greenwich veranlaßte. Auch die königliche Flotte wurde nunmehr auf einen ordentlicheren Fuß gesetzt, als bisher geschehen war, und die Königin bewilligte zu ihrer Ausbesserung eine jährliche Summe von £ 8970. — Der berühmte Graf von Cumberland war der erste englische Unterthan welcher ein großes Schiff von 800 Tons auf eigene Kosten erbauen ließ.

Nach dem Tode Elisabeths (1603) ward die englische Flotte vernachlässigt und die Handelsschiffahrt gerieth unter Jakob I. und Karl I. so in Verfall, daß die Holländer den Engländern die ausländischen Produkte lieferten und die Zahl ihrer Kauffahrer von der holländischen dreifach übertroffen wurde, so daß 600 holländische Schiffe den Handel nach England betrieben. Dieser ungünstige Zustand veranlaßte später den Protektor Cromwell zu der berühmten englischen Navigationsakte von 1651, welche erst 1823 wieder außer Kraft trat. Durch diese Akte, welche den Zwischenhandel mit England und die Ausfuhr auf fremden Schiffen aus England verbot, wurde die englische Kauffahrteischiffahrt sehr begünstigt und die Handelsmarine blühte im hohen Grade unter dem Schutze der Navigationsakte.

Dieses erste Navigations-Gesetz hatte hauptsächlich den Zweck, der holländischen Handlung und Schiffahrt einen Stoß beizubringen, indem die Holländer damals fast die Alleinigen waren, welche die Waaren aus einem Lande Europas in das andere führten.

Diese Schiffahrtsakte war denn auch die Veranlassung zu dem blutigen Kriege, welcher 1652 zwischen England und Holland ausbrach. Das erste Blut, welches in diesem Streite vergossen wurde, ward durch den englischen Kommodore Young veranlaßt, der am 14. Mai 1652 auf ein holländisches Kriegsschiff feuerte, da dasselbe vor ihm die Flagge nicht streichen wollte. — Unter Cromwells Regierung sollten nämlich die Niederländer ihre Flagge streichen und ihr Toppsegel fallen lassen, so oft sie einem englischen Kriegsschiffe im englischen Kanal begegneten; dasselbe verlangten die Engländer auch später von den Schiffen aller andern seefahrenden Nationen, und erst in den Tagen nach der Schlacht von Trafalgar (1805) gab Britannien durch Beschluß des Board of admirality diese so kränkende Forderung auf.

Um die Oberherrschaft in den britischen Gewässern durchzusetzen, wurde der Kapitän Blake in den englischen Kanal gesendet, um die holländischen Kauffahrer aufzusuchen, es fielen ihm 11 Schiffe, die von Nantes kamen, in die Hände. Um dieselbe Zeit griffen die Kapitäne Tayler und Peacodo mit 2 englischen Fregatten 2 holländische Kriegsschiffe an der Küste von Flandern an, welche sich weigerten, vor ihnen die Flagge zu streichen; eines davon ward genommen und das andere strandete. Wenige Tage darauf nahm Kapitän Blake 26 holländische Handelsschiffe weg, so daß dieser Befehlshaber im Monat Juli 40 reich beladene Prisen die Themse hinauf schickte. Doch bald darauf blieb der Krieg nicht mehr auf die britische Küste beschränkt: Im mittelländischen Meere griff der holländische Commandeur Jan van Galen mit 11 Kriegs-

schiffen den englischen Kommodore Badily an, und vor Livorno hatte derselbe mit Kommodore Appelton ein sehr blutiges aber siegreiches Gefecht zu bestehen, wobei van Galen tödtlich am Bein verwundet wurde; an dieser Wunde starb er drei Wochen darauf zu Livorno, am 14. März 1653.

Aber das heftigste und blutigste Treffen, welches jemals zwischen diesen beiden kriegerischen und eifersüchtigen Nationen vorgefallen ist, ereignete sich im Anfange des Jahres 1653: Alle holländischen Kauffahrteischiffe, welche auf der Rückreise begriffen waren, hatten sich bei der Insel Ré (Rhé) in der Bai von Biscaya versammelt, wohin sich Martin van Tromp und de Ruyter mit ihrer holländischen Flotte begaben, um die Handelsschiffe als Convoy nach Hause zu begleiten. Das englische Parlament zog seine ganze Seemacht aus allen Gegenden zusammen, so daß die englische Flotte nun stärker war als die holländische unter van Tromp. Die Anstalten wurden mit so vieler Geschwindigkeit ausgeführt, daß die englische Flotte schon durch den Kanal segelte, ehe van Tromp aus der Bai zurück kommen konnte. Der holländische Admiral erschrak, als er eine so furchtbare Flotte auf sich zusegeln sah. Er hatte 76 Kriegsschiffe, mit welchen er 300 Kauffahrteischiffe als Convoy begleitete. Den 28. Februar 1653, sobald der Tag anbrach, entdeckten die Engländer die holländische Flotte, welche längs der französischen Küste, nicht weit von Kap la Hague segelte, und gingen sogleich auf sie los, ihr ein Treffen zu liefern. Die beiden englischen Admirale, Blake und Deane, welche sich beide an Bord des Schiffes „Triumph" befanden, fingen mit 12 anderen Schiffen das Gefecht des Morgen um acht Uhr an. Gleich bei dem ersten Angriffe bekam Blake eine Wunde und viele seiner Leute wurden getödtet; auch das Schiff selbst war so zugerichtet, daß es an dem weiteren Gefecht wenig Antheil nehmen konnte. Van Tromps Schiff focht lange mit dem Blakes; ein holländisches Kriegsschiff flog

in die Luft, und sechs andere wurden entweder in den Grund gebohrt oder von den Engländern genommen. Den andern Tag, als der Morgen anbrach, sah man, daß die holländische Flotte sich in der Gegend von Portland und Weymouth befand; die englische Flotte segelte ihr nach und versuchte einen kühnen Angriff, welche den Engländer acht holländische Kriegsschiffe und 16 Kauffahrteischiffe in die Hände lieferte.

Den folgenden dritten Tag befanden sich die Holländer auf der Höhe von Boulogne, wohin die Engländer ihnen ungesäumt folgten. Das Gefecht nahm sogleich wieder seinen Anfang und dauerte bis Nachmittags um vier Uhr; da sich die Holländer in die Dünen vor Calais zogen, indem der Wind ihnen günstig war, um von dort nach Holland zu segeln so konnten die Engländer ihnen nicht weiter folgen. — Die Holländer verloren in diesem dreitägigen Gefechte 11 Kriegsschiffe und 30 Kauffahrteischiffe, 1500 Mann an Todten und viele Gefangene. Von Seiten der Engländer ging nur ein Schiff verloren, welches der Kapitän selbst in Grund senkte, als er sah, daß es sich nicht länger halten konnte; allein ihr Verlust an Mannschaft war nicht viel geringer als der der Holländer.

Am 10. Dezember 1652 hatte van Tromp eine Schlacht mit Blake unweit der englischen Küste bei Dover gehabt. Blake ward verwundet, zwei Schiffe von den Holländern genommen, eins versenkt, und nur die eintretende Nacht rettete die englische Flotte, daß sie sich in die Themse zurückziehen konnte. Tromp ließ hierauf einen Besen an den Topp der Masten seiner Schiffe binden und dem feindlichen Admiral Robert Blake sagen, das seien die holländischen Besen, mit denen er die englische Flotte von der Nordsee weggefegt hätte. — Blake ließ sogleich an den Mastspitzen seiner Schiffe Hundepeitschen befestigen und seinem Gegner sagen, das seien die englischen Peitschen, mit denen man die holländischen Bauern nach Amsterdam zurückjagen würde. Als nun Blake im Fe-

bruar 1653 in der Schlacht bei Portland siegte und eine Anzahl holländischer Schiffe eroberte, die er im Triumph nach London führte, hatten die eroberten feindlichen Schiffe noch die Besen an den Masttoppen; da diese Schiffe kriegsuntüchtig geworden waren, wurden sie in der Themse zum öffentlichen Verkauf ausgeboten. Die alten Schiffe mit den Besen in den Masten wurden, da Jedermann aus Patriotismus ein solches Schiff haben wollte, schnell und theuer verkauft, und wer ein altes Schiff loszuschlagen hatte, band einen Besen an den Masttopp, als wenn es zur Tromp'schen Flotte gehört hätte. So hat sich die Sitte bis auf den heutigen Tag erhalten, daß man, wenn man ein Schiff als verkäuflich bezeichnen will, einen Besen an der Mastspitze desselben befestigt. „Das Schiff kommt unter den Besen", heißt es in England.

Bald darauf fand ein anderes Treffen statt. Die englische Flotte bestand aus 95 Kriegsschiffen und 5 Brandern unter dem Befehle von Monk, Deane, Penn und Lowson. Die Holländer hatten 98 Kriegsschiffe und 6 Brander, und van Tromp, de With, de Ruyter und Evertsen waren die Befehlshaber. Jeder Theil war begierig, den Streit durch ein Haupttreffen zu entscheiden. Sobald die holländische Flotte aus dem Texel gelaufen war, ging die englische ihr entgegen, sie anzugreifen. Den 12. Juni 1653 nahm das Treffen um 11 Uhr seinen Anfang und dauerte zwei Tage. Die Holländer kamen endlich auf allen Seiten so sehr in das Gedränge, daß sie in die äußerste Verwirrung geriethen, völlig geschlagen wurden, und sich schließlich hinter die Untiefen flüchteten. In diesen Gefechten wurden sechs der besten holländischen Schiffe in Grund gebohrt, zwei flogen in die Luft und elf wurden genommen; sechs ihrer Kapitäne wurden mit 1500 Mann gefangen genommen. Nach dieser Niederlage stellte der Admiral van Tromp seiner Regierung vor, daß die holländischen Kriegsschiffe zu leicht und zu klein wären,

als daß sie es mit den englischen aufnehmen könnten, und de Ruyter erklärte, daß er nicht wieder in See gehen wollte, wenn nicht seine Flotte mit größeren und besseren Schiffen verstärkt würde.

Die Engländer legten nach diesem Siege ihre Flotte an die holländischen Küsten und sperrten den ganzen Handel und die Schiffahrt der Holländer. Doch in wenigen Wochen war die holländische Flotte ausgebessert und durch verschiedene größere Schiffe, als sie bisher in See gehabt hatte, verstärkt und ausgerüstet. Admiral van Tromp ging mit dieser Macht in See, mit dem festen Entschluß, seine Ueberwinder zu schlagen.

Das höchst blutige Treffen, unter dem Namen Schlacht von Scheveningen bekannt, fand am 8., 9. und 10. August 1653 statt, wobei Martin van Tromp durch eine feindliche Kugel mitten durch den Leib geschossen wurde, so daß er auf der Stelle seinen Geist aufgab. Dies schwächte den Muth der Holländer so sehr, daß sie anfingen zu weichen. Die geschlagene Flotte lief unter dem Schutze der Nacht in einem beschädigten Zustande in den Texel ein. Sechsundzwanzig ihrer Schiffe waren in den Grund gebohrt; fünf von ihren Kapitänen waren gefangen und 5000 Mann waren geblieben oder ertrunken. Aber auch den Engländer kam dieser Sieg nicht wohlfeil zu stehen, indem sie acht Kapitäne und 400 Mann Todte, und an 7000 Verwundete hatten. — Hierauf traten die beiden Nationen in Friedensverhandlungen ein, und am 5. April 1654 kam wirklich der Friede zu Stande.

Im Jahre 1665 brach jedoch ein neuer Krieg aus. Die englischen Kaufleute sahen in ihrem Handel und ihrer Schiffahrt die Holländer als ihre gefährlichsten Nebenbuhler an; überdies hatten die Holländer der englischen afrikanischen Compagnie viele Hindernisse in Bezug auf die Handelsplätze, welche die Engländer zur Beförderung des Handels und der Schifffahrt an der Küste von Guinea anzulegen suchten, in den

Weg gelegt. Die Feindseligkeiten brachen in Afrika und Amerika zwischen beiden Mächten aus. Robert Holmes wurde von England aus mit einer Flotte nach Afrika gesandt, und dieser jagte die Holländer auch wirklich aus einigen Forts in der Gegend von Cap Verde, auch legten sie am Gambiaflusse das James-Fort an.

Von England aus wurde noch eine andere große Flotte unter dem Befehl des Herzogs von York ausgerüstet, welche an der holländische Küste kreuzte. Da die Häfen der Holländer auf diese Weise eingeschlossen waren, so fiel ein großer Theil ihrer Schiffe, die auf der Rückreise von Bordeaux begriffen waren, den Engländern in die Hände; in wenigen Wochen erbeuteten sie 130 holländische Kauffahrteischiffe. Auch wurde eine von Smyrna kommende reichbeladene holländische Flotte von 40 Kauffahrteischiffen und 4 Kriegsschiffen von den Engländern bei Cadix angegriffen und 4 der reichsten Schiffe wurden genommen. Bald darauf fand ein Treffen in der Nordsee statt, wobei der holländische Admiral Opdam mit seinem Schiff in die Luft flog, und von 500 Mann nur 5 gerettet wurden; gleich darauf geriethen sieben holländische Schiffe durch einen Brander in Flammen, und die ganze holländische Flotte schien in Brand zu stehen. Dies war die stärkste Niederlage, welche die Holländer je zur See erlitten haben. 18 holländische Schiffe wurden von den Engländern genommen, 16 sanken während der Schlacht und gegen 6000 Mann fanden ihren Tod bei dem Treffen. Die Engländer verloren nur ein Schiff, „die Liebe“, und hatten nur 250 Todte.

Sobald die holländische Flotte wieder imstande war in See zu gehen, suchte man die ostindische Flotte, die wegen des Krieges mit England nicht durch den englischen Kanal segeln durfte, sondern nördlich um Schottland gesegelt und in Bergen eingelaufen war, nach Holland zu bringen. Der König von Dänemark ergriff hierbei eine sehr mißliche Partei

zwischen England und Holland.[1] Er verglich sich nämlich mit dem König Karl II. von England dahin, daß er sich aller holländischen Schiffe in seinen Häfen bemächtigen und die Beute mit den Engländern theilen wolle, wenn die Engländer versprächen, ihm dabei behülflich zu sein. Um den Raub desto bedeutender zu machen, hatte er auf eine verrätherische Weise die holländischen Schiffe veranlaßt, in seinen Häfen Schutz zu suchen. Als dieselben von Bergen, welches damals zu Dänemark gehörte, absegeln wollten, forderte der Statthalter von Bergen 100 000 Kronen für den Schutz, den die holländischen Schiffe in Bergen genossen hätten. Als aber de Ruyter mit seiner Flotte von 93 Schiffen vor Bergen ankam, ließ der dänische Statthalter die holländischen Kauffahrteischiffe ungehindert ihre Reise fortsetzen. Auf der Reise nach Holland wurden jedoch einige von ihren Schiffen von den Engländern genommen.

Unterdessen erregte das außerordentliche Glück der englischen Kriegsschiffe auch bei der französischen Regierung die Furcht, Holland möchte ganz zu Grunde gehen. Um diesem Uebel vorzubeugen, erklärte sich der französische König Ludwig XIV. öffentlich für Holland. Diese Aussichten gaben den Holländern die Hoffnung, ihrem Unternehmen eine bessere Wendung zu geben und womöglich sich an den Engländern zu rächen. Die nun folgende Seeschlacht fing den 1. Juni mit unglaublicher Hitze an. Cornelius van Tromp, Sohn des früheren Admirals Martin van Tromp, und auch de Ruyter waren gezwungen, ihre Kommandoflagge auf andere Schiffe zu setzen, weil die ihrigen so beschädigt wurden, daß sie zu sinken drohten; eines ihrer Schiffe flog in die Luft, und der holländische Befehlshaber Evertsen wurde durch eine Kanonenkugel getödtet. Dagegen gerieth Wiljam Berkley,

[1] Fr. Herwey, Naval history of England.

welcher das englische Treffen kommandirte, mitten unter die Feinde, und sein Schiff mußte sich nach einer hartnäckigen Gegenwehr, wobei er selbst ums Leben kam, ergeben. Die Nacht beendigte das Gefecht, welches den darauffolgenden Tag mit neuer Wuth fortgesetzt wurde; schließlich zogen sich die Engländer mit großem Verlust zurück. Der Verlust der Engländer in dieser fürchterlichen Seeschlacht belief sich auf 16 Kriegsschiffe, wovon 10 zu Grunde gingen und 6 genommen wurden. Die Holländer hatten bei diesem Treffen 15 Schiffe und 5000 Mann verloren; der Verlust der Engländer an Menschenleben war fast eben so groß.

Im Frühjahr 1667 ließ der holländische Pensionär de Witt, welcher die Seele aller Berathungen der Niederländer war, eine ansehnliche Flotte ausrüsten, um nach der englischen Küste zu segeln, wo eine zweite Flotte unter van Gent sich ihnen anschloß und dadurch eine Flotte von 70 Kriegsschiffen außer den Brandern zusammenkam. Ein Theil der holländischen Flotte ging die Themse hinauf, um Sheerneß anzugreifen. Die Engländer, um den Fluß zu vertheidigen, versenkten zur Sicherheit an der Mündung Schiffe und zogen eine Kette quer über den Fluß Midway. Ein starker Ostwind begünstigte de Ruyters Unternehmen; zuerst wurde die über den Fluß gesperrte Kette gesprengt und sodann die Schiffe, welche den Eingang des Flusses vertheidigten, in Brand gesteckt. Auf dem Rückweg verbrannten sie noch die englischen Schiffe „Royal Oak“, „Royal London“ und „Great James“.

Dies gewagte Unternehmen der Holländer setzte ganz London in Schrecken: man befürchtete, die Holländer möchten die Themse bis London hinauflaufen. Dies zu verhindern wurden dreizehn Schiffe zu Woolwich und vier zu Blackwall versenkt. De Ruyter aber segelte nach Portsmouth und dann nach Torbay, wo er einige englische Schiffe weg-

nahm. Ferner fielen noch verschiedene scharfe Gefechte zwischen den Holländern und der englischen Flotte unter Sir Edward Spragge vor, so daß überhaupt die englische Küste, bis zur Unterzeichnung des Friedens zu Breda, in beständiger Aufregung blieb.

Die Kriege Englands mit den Holländern störten den Handel und die Schiffahrt der vereinigten Niederlande und beförderten den englischen Handel und die englische Schiffahrt; nachdem die englische Regierung den besonderen Frieden mit den Generalstaaten der Niederlande am 10. Juni 1667 zu Breda und ferner den vom 28. Februar 1674 geschlossen hatte, worin die Holländer der englischen Flotte alle möglichen Vorrechte und Ehrenbezeugungen, namentlich ihre Flagge zu streichen und ihr Toppsegel fallen zu lassen, so oft sie einem englischen Kriegsschiffe begegneten, einräumten, führten die englischen Unterthanen einen Handel mit ganz Europa.

Im Jahre 1688 mußte der bei seinen Unterthanen so sehr mißliebig gewordene König Jacob II. die Krone und sein Reich verlassen; er flüchtete nach Frankreich, wo er von Ludwig XIV. mit vieler Achtung empfangen wurde. Von diesem Zeitpunkt an wurde die englische Verfassung, die so lange veränderlich gewesen war, auf eine feste Basis gesetzt. Das englische Parlament wählte den Schwiegersohn des Königs, den Prinzen Wilhelm von Oranien, Statthalter in Holland, zum König, der gemeinschaftlich mit seiner Gemahlin Prinzessin Maria, als der nächsten Thronerbin, regieren sollte. Beide wurden unter dem Titel Wilhelm III. und Maria als König und Königin von England gekrönt.[1]

[1] Wilhelm III., Prinz von Oranien, Generalkapitän und Statthalter der Niederlande, geb. 1650, Sohn Wilhelm II. von Nassau. Seine Mutter war eine Tochter des unglücklichen Karls I. und eine Schwester Karls II. und Jacobs II. von England. Im Jahre 1677 hatte er sich mit seiner Nichte, Maria, der Tochter Jacobs II. vermählt.

Mittlerweile war der vertriebene König Jakob II. mit Hülfe Frankreichs mit einer Flotte in Irland eingefallen und darauf hin wurde am 7. Mai 1689 zwischen Frankreich und England der Krieg erklärt. Auch Spanien, Holland und der Kurfürst von Brandenburg verbanden sich mit England gegen Frankreich, weil Ludwig XIV. die unter englischer Garantie geschlossenen Traktate verletzt, die karaibischen Inseln überfallen und sich mit Gewalt in den Besitz von New-York und der Hudson-Bai gesetzt hatte.

Die drei größten Seemächte der Welt spannten alle Kräfte an, sich in einen furchtbaren Stand zu setzen, und das übrige Europa wartete mit Spannung auf den Ausgang der Unternehmungen, die entscheiden würden, wem die Oberherrschaft der See in Zukunft gehören sollte; die vereinigten Flotten von England und Holland machten eine Seemacht aus, dergleichen nie zuvor auf dem Ozean erschienen war.

Die Engländer hatten 51, und die Holländer 32 große Schiffe ausgerüstet und bemannt. Auch die Franzosen hatten in allen Häfen große Zurüstungen gemacht; sie kauften und bewaffneten alle großen Kauffahrteischiffe in Frankreich und verwandelten sie in Kriegsschiffe, auch wurde auf alle Schiffe in Frankreich Embargo gelegt, bis die königliche Flotte bemannt war. Die französische Kriegsflotte bestand aus 44 Linienschiffen, die in Brest unter dem Befehl Tourvilles, und 27 Linienschiffen, die in Toulon unter dem Befehl des Grafen von Estrées ausgerüstet wurden. Doch die dreitägige Schlacht wurde am 29. Mai 1692 bei dem Kap La Hogue für die fran-

welche, wenn ihrem Vater kein Sohn geboren wurde, Erbin des englischen Thrones war. Aufgefordert von den englischen Großen, sammelte Prinz Wilhelm eine Flotte von 500 Schiffen, segelte von Holland ab und landete an der englischen Küste. Ohne Schwertstreich hielt er 1688 seinen Einzug in London. — Er starb 1702, indem er auf der Jagd bei Kensington vom Pferde stürzte.

zösische Flotte verhängnißvoll. Tourville mußte den Rückzug antreten und es war ihm nicht möglich, seine Flotte zusammenzuhalten; 29 Schiffe retteten sich nach S.-Malo und Brest, die übrigen wurden von den Feinden theils in Cherbourg theils in der Bai von La Hogue verbrannt und die französische Marine erlitt dadurch einen Schlag, von welchem sie sich nicht wieder erholen sollte.

Während nun der Krieg in Europa wüthete, mußten die entferntesten Gegenden auch alle unglücklichen Folgen desselben empfinden. Die Franzosen in Canada fingen allerlei Händel gegen die englische Provinz New-York an, deswegen unternahm die Regierung zu New-York einen Kriegszug gegen Quebeck. — Die englische ostindische Compagnie legte ein Fort zu Calicut an, und bald darauf ward Calicut der Hauptmarkt des englischen Handels in Bengalen; auch die Holländer setzten sich zu Hugeley fest, wo sie ein schönes Fort anlegten.

Der Krieg, welchen Frankreich nun Jahre lang gegen die vereinigte Macht von halb Europa geführt hatte, verbreitete bald das größte Elend im Lande selbst; es war an Menschen und Geld erschöpft. Durch dieses Unglück sank der Nation aller Muth und da alle Verbindungen mit England unterbrochen waren, so gingen verschiedene vortheilhafte Handlungen und Geschäfte total zu Grunde, indem die Engländer sich mit ihrer Schiffahrt nach Hamburg wandten und dort bleibende Handelsverbindungen anknüpften. Auch die englische Schiffahrt und der englische Handel litt ungemein durch den Krieg, da viele ihrer Schiffe den französischen Kaperern als Prisen in die Hände fielen. — Alle Mächte von Europa waren schließlich des langwierigen und kostspieligen Krieges überdrüssig, und am 9. Mai 1697 kamen die Bevollmächtigten der kriegführenden Mächte in einem dem König Wilhelm III. von England gehörigem Hause bei Ryswick, einem zwischen

Haag und Delft gelegenen Dorf zusammen, um einen Friedensvertrag unter sich zu schließen.

Im Jahre 1704 vertrieben die Engländer die Franzosen aus Gibraltar. Obgleich Gibraltar im Namen des Königs Karl III. von Spanien erobert, wurde ihm dasselbe doch nie übergeben, sondern die Engländer haben es bis auf den heutigen Tag behalten und zu einer uneinnehmbaren Festung eingerichtet.

Im Jahre 1707 wurden die beiden Reiche England und Schottland, unter dem Namen: „das vereinigte Königreich Großbritannien" (Great Britain) unter Königin Annas Regierung vereinigt, und 1719 gingen auch „Irlands letzte Rechte der Freiheit" zu Grunde, indem die Abhängigkeit des irländischen Parlaments von dem großbritanischen durch eine Parlaments-Akte statuirt und beschlossen wurde.[1]

Im Jahre 1737 überreichten die nach Jamaica handelnden Kaufleute dem englischen Parlament eine Adresse, worin sie um Schutz gegen die Gewalt und gegen die Räubereien der spanischen Küstenbewahrer baten; diese durchsuchten alle englischen Schiffe die ihnen aufstießen, bemächtigten sich ihrer mit Gewalt und erklärten die Schiffe und Ladung, trotz aller Verträge zwischen Spanien und Großbritannien, als gute Prise.

Da nun einem englischen Kapitän, Namens Jenkins, von den spanischen Küstenbewahrern das Ohr abgeschnitten wurde, so brachte diese Greulthat und der Anblick seines dem König geschenkten Ohres das englische Parlament in die größte Aufregung und man beschloß Maßregeln gegen die Uebergriffe der Spanier zu ergreifen. Inzwischen gab auch noch der König von Spanien Befehl, alle englischen Schiffe und Güter weg-

[1] Die gänzliche Vereinigung Irlands mit England fand am 1. Januar 1801 statt.

zunehmen und den Engländern wurde angedeutet, das spanische Gebiet zu verlassen; darauf hin ward am 23. Oktober 1739 zu London der Krieg gegen Spanien erklärt.

Die englische Regierung faßte den Entschluß, die Spanier in ihren entfernten Besitzungen anzugreifen; da dies die Quellen ihrer Macht waren, so mußte ihnen jeder Verlust, den sie dort erlitten, desto empfindlicher sein und sie zur Fortsetzung des Krieges entkräften. Es wurden deshalb zwei Geschwader ausgerüstet, das eine unter Kommando des Kapitäns Anson, und das andere unter Kapitän Cornwall. — Nach einer mühseligen Reise von zwei Jahren ankerte Kapitän Anson mit seinem Geschwader an der chinesischen Küste bei der Insel Macao.

Am 19. April 1743 segelte Anson wieder von dort ab, denn er war entschlossen, einen Versuch zu wagen, um die spanisch-manillischen Galeonen abzufangen. Den 31. Mai erreichte Anson die Philippinen-Insel Samar und kreuzte dort einen ganzen Monat lang, bis man endlich am 20. Juni ein Schiff unter spanischer Flagge entdeckte; es war eine spanische Galeone. Nach einem Gefecht von 1½ Stunden strich die Galeone die spanische Flagge und wurde darauf von den Engländern genommen. Das baare Geld an Bord der Galeone belief sich auf 1½ Millionen Dollars. — Darauf segelte Anson nach China zurück, und auf Wunsch dreier chinesischer Mandarinen setzte er die spanischen Gefangenen dort in Freiheit; mit den eroberten Prisen kehrte er zurück nach England, wo er am 15. Juni 1744 zu Spithead ankerte. Der eroberte Schatz der Galeone wurde auf 32 Waggons durch die Stadt London und nach dem Tower in Verwahrung gebracht.

Inzwischen war auch der Krieg mit Frankreich in London erklärt, doch das Glück der kriegführenden Mächte war seit Anfang dieses Krieges abwechselnd, so daß beide Theile sich nur schwächten, ohne daß der eine wichtige Vortheile über den

andern erhielt, doch nach einem dreijährigen Kriege war das französische Seewesen zu Grunde gerichtet.

Am 17. Oktober 1748 wurde endlich zwischen den drei kriegführenden Mächten der (Aachener) Friede unterzeichnet. Die Spanier verloren in diesem Kriege 1249 Schiffe und die Franzosen 2185; die Engländer hingegen durch die Spanier 1360 und durch die Franzosen 1878 Schiffe.

Da die ganze nordamerikanische Küste von Georgien bis Neuschottland (Nova Scotia) im Besitz der Engländer war, so strebten die Franzosen dahin, sich nach und nach in den Besitz der Küstenplätze zu setzen und legten dort auch sogar einige Forts an. Um nun die Franzosen wieder aus diesen Forts zu vertreiben, wurde im Jahre 1755 eine Flotte von 24 Segeln von England aus nach Nordamerika entsendet; und so begannen, — nachdem kaum sieben Jahre nach dem Aachener Friedensschluß verflossen waren, — die Feindseligkeiten zwischen Frankreich und England aufs neue. Der erste Anfang der öffentlichen Feindseligkeiten war, daß die beiden englischen Kriegsschiffe „Dünkirchen" und „Defiance" die beiden französischen Kriegsschiffe „Alcides" und „Lilie" eroberten. Die Franzosen gingen darauf mit einer Flotte von 13 Schiffen von Toulon aus und besetzten Minorca; sobald die Landung der Franzosen in Minorca zu London bekannt wurde, ward der Krieg zwischen Frankreich und England förmlich erklärt.

Die späteren feindseligen Unternehmungen der Franzosen in Nordamerika waren sehr entscheidend für sie, weil ihre Macht daselbst gänzlich vernichtet wurde. Canada, welches bei dem Friedenschluß im Jahre 1632 von England an Frankreich gekommen, wurde 1759 von den Engländern wieder erobert. Endlich schloß sich auch noch Spanien dem Kriege gegen England an, bis schließlich 1763 der Friede zu Versailles abgeschlossen wurde.

In den Kriegen Englands gegen die verbündeten Kriegsflotten hatten Frankreichs Bundesgenossen die Last des Seekrieges fast allein zu tragen, und französische Kriegsschiffe nahmen nur in Einzelgefechten daran Theil. Die erstaunlichen Fortschritte in der Organisation und in der Disziplin der englischen Flotte sollten bald für das Seewesen eine neue Aera vorbereiten, und das Treffen bei Camperduin am 11. Oktober 1797, wo der englische Adminal Duncan den Sieg über die holländische Marine davon trug, sollte Englands Macht zur See noch mehr zur Geltung bringen. Die Seeschlacht bei Camperduin, worin der Admiral Duncan die vom Admiral de Winter befehligte holländische Flotte schlug, ist in der That das erste Beispiel von den furchtbaren Schlachtgetümmeln, die bald folgen sollten. Es war ein blutiger Kampf; 1040 Mann wurden auf der englischen und 1160 Mann auf der holländischen Flotte außer Gefecht gesetzt. — 16 englische Linienschiffe waren von der Rhede von Yarmouth, 15 holländische Linienschiffe aus dem Texel ausgelaufen. Beide Flotten begegneten einander vor Camperduin, zwischen dem Texel und Rotterdam. Ein Theil der holländischen Schiffe entwich. Das englische Geschwader eroberte 8 Linienschiffe und 2 Fregatten.

Der Krieg Englands mit der französischen Republik von 1795—1802 nöthigte England seine Seemacht noch mehr zu vergrößern.

Der General Napoleon Bonaparte war am 19. Mai 1798 mit einer gewaltigen Flotte, bestehend aus 15 Linienschiffen, 14 Fregatten, 72 kleineren Kriegsschiffen und 20 000 Mann auf 400 Transportschiffen, zur Eroberung Aegyptens vom Hafen Toulon abgesegelt. Die Flotte wurde von dem Admiral Brueys befehligt. Die französische Flotte hatte unterwegs die Insel Malta genommen und war am 1. Juli bei Abukir an der Mündung des Nils vor Anker gegangen. Während nun das französische Landheer den Nil aufwärts

alles vor sich niederwarf, erschien eine britische Flotte von 13 Linienschiffen und 2 Fregatten unter Kommodore Nelson, welcher seine Befähigung zum Seehelden bereits 1797 bei Kap St. Vincent in der Seeschlacht mit der spanischen Flotte bewährt hatte. Nelson griff in seiner Verwegenheit die überlegene französische Flotte sogleich an (2. August). Der Kampf war fürchterlich, und die Ueberlegenheit der englischen Marine machte sich bald geltend. Nelson drang kühn mit einem Theil seiner Schiffe in das seichte Fahrwasser zwischen den französischen Schiffen und dem Lande ein und ging vor Anker. Indem er dem Feuer der französischen Strandbatterien und der Gefahr des Strandens Trotz bot, brachte er die französische Flotte zwischen zwei Feuer, was sogleich verheerend wirkte. Das gewaltige französische Admiralschiff „l'Orient“ von 130 Kanonen flog in die Luft, während Admiral Brueys durch eine Kanonenkugel getödtet wurde. Der Vice-Admiral Villeneuve entrann aus der Schlacht mit 2 Linienschiffen und 2 Fregatten; alle übrigen französischen Schiffe waren vernichtet oder in der Gewalt des Siegers. 5225 Franzosen blieben in der Schlacht und 3105 wurden gefangen. Das war der Ausgang einer Seeschlacht, deren Folgen sich gar nicht berechnen ließen. Die französische Marine vermochte sich von diesem furchtbaren Schlag, den ihr Ansehen und ihre Macht erlitten hatte, nicht wieder zu erholen. — Diese Seeschlacht, an der Mündung des Nil von vor Anker liegenden Schiffen geliefert, gab das mittelländische Meer zwei Jahre lang den Engländern preis und brachte Frankreich selbst fast an den Rand des Verderbens.

Während des französischen Revolutionskrieges, als alle Handelsfreiheiten immer mehr gefährdet wurden, gingen Rußland, Schweden und Preußen eine Verbindung zu einer bewaffneten Neutralität ein, welcher beizutreten Dänemark aufgefordert wurde. Da England nun annahm, daß dieses gegen den mit Dänemark geschlossenen Traktat stritt, so begann

England den Krieg mit Dänemark, indem es alle dänischen Schiffe, welche sich in englischen Häfen befanden, mit Embargo (Beschlag) belegte und am 14. Januar 1801 den Befehl ertheilte, die dänisch-westindischen Inseln zu besetzen.

Eine englische Flotte von 51 Schiffen, worunter sich 16 Linienschiffe, 4 Fregatten und eine Anzahl Kanonenboote und Bombarden befanden, unter dem Oberfehl des Admirals Sir Hyde Parker und dem zweiten Befehlshaber Nelson, langte hierauf im März 1801 im Sunde an,[1] und obgleich von Kronborg aus von der Festung heftig auf sie gefeuert ward, gelang es derselben doch, an dieser Festung vorbeizukommen, ohne irgend einen Schaden zu leiden, da die englische Flotte sich dicht an die schwedische Küste hielt. Als die englische Flotte Kopenhagen gegenüber gekommen war, theilte sie sich in zwei Abtheilungen, von denen die eine unter Nelson weiter nach Süden segelte, um die südliche dänische Vertheidigungslinie anzugreifen; die andere Abtheilung unter Admiral Parker blieb nordöstlich vor der Batterie Dreikronen liegen. Nelsons Abtheilung bestand aus 12 Linienschiffen, 8 Fregatten und einer Anzahl kleinerer Schiffe. Den südlichen Theil der dänischen Vertheidigungslinie, welcher allein zum Kampfe kam, bildeten 7 Blockschiffe, 2 Fregatten und 6 kleinere Fahrzeuge, so daß die Uebermacht entschieden auf der Seite der

---

[1] Die schmale Meerenge, welche die Insel Seeland von der Südspitze von Schweden, von Schonen, trennt und welche gewöhnlich schlechtweg der Sund, von den Dänen Oeresund genannt wird, führte im Mittelalter den Namen Noressund, d. h. nördlicher Sund und bildet die naturgemäßeste Straße für Schiffe, die sich in die Ostsee begeben wollen. An der Küste von Seeland beherrscht die Festung Kronborg den Eingang zum Sunde und es wehte von dem Schlosse Helsingör herab der Danebrog, um früher jedes Schiff, das sich dem Sunde nahte, daran zu erinnern, daß dort dem Dänenkönig (bis zum Jahre 1857) Zoll entrichtet werden müsse.

Engländer war, die nicht allein die größere Anzahl von Schiffen und Kanonen, sondern auch lauter Segelschiffe hatten, während die Hälfte der dänischen Flotte aus unbeweglichen Blockschiffen bestand.

Am Grün-Donnerstag, den 2. April 1801, Vormittags 10 Uhr, begann der blutige Kampf, der vier Stunden lang mit äußerster Hartnäckigkeit fortgesetzt wurde. Das englische Linienschiff „Edgar" eröffnete die Schlachtlinie; ihm folgte der „Agamemnon"; doch schon beim ersten Drehen nach dem Ankerlichten faßte letzteren die Strömung, setzte ihn auf den Grund und er war für die Schlacht verloren. Der „Polyphem" erhielt Befehl, in seine Stelle zu rücken, aber auch ihn verhinderte die Strömung. Ihm folgte die „Isis", die ihren Platz glücklich erreichte; die nach ihr kommende „Bellona" strandete, und das ihr folgende Schiff „Russell" traf dasselbe Schicksal.

Die dänischen Seeleute kämpften mit Heldenmuth und behaupteten unter der Anführung von Olfert Fischer ihren alten Ruhm zur See gegen den sieggewohnten Nelson und seine überlegene Seemacht. Nelsons Admiralschiff war übel zugerichtet und feuerte zuletzt nur noch mit drei Kanonen; das Schiff, worauf Olfert Fischer zuerst kommandirte, „Danebrog", gerieth mitten in der Schlacht in Brand, worauf er sich an Bord des Schiffes „Holstein" begab, und als auch dieses so zerschossen war, daß es nicht länger gebraucht werden konnte, begab er sich, selbst verwundet, nach der Batterie „Dreikronen", um von hier aus die Leitung des Gefechts fortzusetzen.

Dem dänischen Linienschiffe „Själland" und der Korvette „Rendsborg" wurden die Ankertaue abgeschossen; sie trieben fort und strandeten. Das Blockschiff „Prövesteen" das südlichste in der dänischen Schlachtlinie unterlag zuerst; trotzdem die meisten seiner Geschütze unbrauchbar gemacht, dachte

der kühne Kapitän Lassen doch nicht an Uebergabe und kämpfte fast eine Stunde lang mit nur 3 Kanonen weiter; erst als seine 515 Mann Besatzung kampfunfähig waren, sprang er, um nicht die Flagge streichen zu müssen, mit dem Rest seiner Mannschaft über Bord ins Wasser und wurde von dänischen Booten aufgenommen.

Die Dänen bewiesen an diesem Tage eine heldenmüthige Tapferkeit. Das Gefecht dauerte bereits über drei Stunden, ohne daß ihr Feuern schwächer zu werden schien. Als Admiral Parker diesen unerwarteten Wiederstand sah, war er außer sich und begann an einem glücklichen Ausgange zu verzweifeln; er gab deshalb Nelson das Signal, den Kampf einzustellen und sich zurückzuziehen. Doch es ist bekannt, wie von Nelson dieses Signal aufgenommen wurde. „Foley!“ sagte Nelson zum Befehlshaber des „Elephant“, „Sie wissen ja, daß ich bloß ein Auge habe und also wohl berechtigt bin, zuweilen blind zu sein.“ „Auf meine Ehre,“ fügte er hinzu und hielt sein Fernrohr vor das Auge, welches er bei Calvi verloren hatte, „ich sehe Parkers Signal nicht. — Behalten Sie nur mein Signal, den Feind zu beschießen, und nageln Sie es, wenn es sein muß, an den Mast fest.“[1]

Nelson ließ also den Kampf noch eine Stunde lang fortsetzen. Da nun mittlerweile zwar die südliche dänische Vertheidigungslinie größtentheils vernichtet war, die nördliche jedoch nicht im geringsten gelitten hatte, die meisten Schiffe in der englischen Flotte sich auch in einem sehr kläglichen Zustande befanden, so sandte Nelson unter diesen Umständen endlich einen Parlamentär ans Land mit einem Schreiben, worin er den Vorschlag machte, die Feindseligkeiten

---

[1] Nelson hatte 1794 auf der Insel Korsika bei der Belagerung von Calvi den Gebrauch seines rechten Auges und 1797 im Hafen von Santa Cruz seinen rechten Arm verloren.

einzustellen, damit man für die Verwundeten sorgen und sie ans Land bringen könne; hierauf erfolgten fernere Unterhandlungen, und die Feindseligkeiten wurden vorläufig eingestellt. So endigte diese blutige Seeschlacht. Der Verlust der Dänen an Todten und Verwundeten betrug 1020; der der Engländer 953.

Bald nach diesen Ereignissen brachen die Feindseligkeiten zwischen England und Frankreich von neuem aus, und wurde Nelson Gelegenheit gegeben aufs neue seine Triumphe zu mehren.

Napoleon hatte beschlossen, durch eine starke Kriegsflotte seine Macht zu verstärken und die Engländer zu befehden und womöglich Großbritannien zu erobern. Inzwischen wurde England auch von Spanien der Krieg erklärt.

Mit vieler Mühe war es dem französischen Admirale Villeneuve im Sommer des Jahres 1805 gelungen, sich zu Cadix mit der spanischen Flotte unter Gravinas Befehl zu vereinigen und dann Verderben und Schrecken in den westindischen Gewässern zu verbreiten; ohne jedoch etwas Ausgezeichnetes dort zu leisten, war Villeneuve, der den Oberfehl führte, nach Europa zurückgekehrt. Die französisch-spanische Flotte zählt 33 Linienschiffe und 7 schwere Fregatten mit 4000 Mann Landtruppen und vielen Tyroler Scharfschützen an Bord; die 18 spanischen Schiffe befehligte Gravina, von einem großen Vierdecker aus, dem „Santissima Trinidada" von 136 Kanonen.[1]

Am 19. Oktober verließ diese Armada Cadix und traf südwärts steuernd am 21. Oktober auf die nur 27 Linienschiffe und 4 schwere Fregatten zählende englische Flotte unter Kommando von Nelson; an der Mastspitze der „Viktoria" wehte Nelsons Signal. Nelson trug an diesem Tage, welcher

[1] Jurien de la Graviere (1847).

fortan zu den denkwürdigsten der Weltgeschichte zählen sollte, die Admiralsuniform, geschmückt mit 4 Sternen auf der linken Brust, Auszeichnungen, die des Feindes Auge auf ihn lenken und deshalb die Seinen mit Besorgniß erfüllen mußten. Der an Bord gekommene Kapitän Blackwood, so wie Hardy, der Kapitän der „Viktoria" stellten ihm vor, wie vortheilhaft es wäre, wenn er mit seinem Schiffe so lange als möglich die Schlacht vermeide und die Bewegungen der Flotte überwache. Scheinbar willigte Nelson ein, daß die beiden Schiffe „Leviathan" und „Temeraire" der „Viktoria" vorangehen durften, während letztere aber soviel Segel führte, daß jene den Befehl nicht ausführen konnten, was Nelson ungemein zu erfreuen schien.

Die Sonne beschien im strahlenden Glanze die Fluthen, auf denen bald das größte und blutigste Kriegsschauspiel, das für Nelson so verhängnißvoll wurde, aufgeführt werden sollte; eine leichte westliche Brise schwellte die Segel und trieb die Kriegsflotten nur langsam durchs Wasser. Der atlantische Ozean wälzte eine hohe Dienung gegen die Meerenge, Gibraltar und die schweren Schiffe rollten in ihr beträchtlich. Der starke Seegang des Ozeans verkündete einen baldigen Sturm, und nicht ohne Besorgniß blickte Nelson auf den von Villeneuve gewählten Kampfplatz in der Nähe des Kaps Trafalgar mit den gefährlichen Klippen von St. Pedro in Lee; er gab deshalb Befehl, alles zum Ankern vorzubereiten.

Gegen 11 Uhr waren sich die Flotten so nahe gekommen, daß Nelson an Collingwood signalisirte: „Ich beabsichtige quer durch die feindliche Vorhut zu segeln, um sie am Einlaufen nach Cadix zu verhindern. Schneiden Sie beim zwölften Schiffe, von hinten an gerechnet, die Nachhut ab." Darauf heißte Nelson jenes ewig denkwürdige, letzte Signal, das so lange im Gedächtniß jedes Engländes leben wird, als Englands Sprache fortdauert: „England erwartet, daß

Jeder seine Pflicht thut!" und donnernder Beifallsruf war die Antwort der Flotte.

Doch auch Villeneuve hatte umsichtig seine Anordnungen getroffen und sah kaltblütig dem Angriff entgegen. 10 Minuten vor 12 Uhr Mittags eröffneten die Franzosen das Feuer. Das französische Schiff „Tougueux" feuerte den ersten Schuß auf den „Royal Sovereign", Kapitän Collingwood, dem unmittelbar darnach die Breitseiten von andern Schiffen folgten. Da durchschneidet der Kiel des „Royal Sovereign" das Kielwasser der spanischen „Santa Anna", dessen mächtiges breites und hohes Hintertheil wie ein Thurm in die Lüfte ragte. Als der „Royal Sovereign" mit seiner Mitte quer vor dem Heck des Spaniers ist, erschallt der Ruf: „Feuer!" — Ein donnerndes Krachen, und der Eisenhagel der Kanonen der ganzen Backbordseite der „Royal Sovereign" nimmt seinen verheerenden Weg längs der mit Menschen gefüllten Decke des kaum 50 Schritte entfernten spanischen Schiffes „Santa Anna". Der unglückliche Spanier wird furchtbar heimgesucht: 400 Mann, der dritte Theil seiner Besatzung, sind durch die eine Lage der Engländer außer Gefecht gesetzt, und sein endliches Schicksal ist damit besiegelt.

Mit Besorgniß blickte Nelson auf den Knäuel der Collingwood umzingelnden feindlichen Schiffe, doch als er endlich über den Dampfwolken immer noch die Flagge seines tapfern Freundes flattern sieht, soll er ausgerufen haben: „Siehe da, wie der wackere Junge Collingwood sein Schiff ins Treffen führt!"

Die feindliche Flotte beschoß auch anhaltend Nelsons Schiff, die „Viktoria", zerriß ihr großes Bramsegel und wollte mit glatten Lagen ihr solchen Schaden zufügen, daß es ihr unmöglich würde zu nahen. Keine Flagge wehte an Bord der Spanier oder Franzosen. Das Admiralschiff „Santissima Trinidada" war allein an seinen 4 Ge-

schützreihen kenntlich, und Nelson ließ trotz des mörderischen Feuers auf dieses stolze spanische Schiff zuhalten. Bereits 20 Minuten segelt die „Viktoria“ wie gefeit, doch endlich finden die feindlichen Kugeln ihr Ziel. Die Kreuzstenge der „Viktoria“ stürzt von oben, die Leesegel schleppen mit ihren abgeschossenen Spieren im Wasser, das Steuerrad wird zerschmettert, eine Stangenkugel rafft acht Seesoldaten nieder, eine andere fährt zwischen Nelson und seinen Kapitän Hardy durch, eine dritte tödtet den Sekretär Scott. Segel und Tauwerk werden durchlöchert und zerrissen und in wenigen Minuten sind 50 Mann der „Viktoria“ todt oder verwundet; eine Kugel riß eine Stütze auf Deck fort, ging zwischen Nelson und seinem Kapitän durch, und ein mitfliegender Splitter raubte eine Schuhschnalle des Kapitäns, worauf Nelson diesem bemerkte: „Es geht zu heiß her, Hardy, als daß es lange dauern könnte!“ Noch hatte Nelsons Schiff, die „Viktoria“, keinen Schuß zurückgegeben; vier Minuten nach Mittag eröffnete die „Viktoria“ ihr Feuer und legte sich an Bord des „Redoutable“, ein 74=Kanonenschiff. Das französische Schiff empfing sie mit seiner Breitseite, ließ aber sofort seine Unterdecksluken schließen, damit durch diese nicht geentert werden könne, und feuerte während der Aktion keine Kanone mehr ab. Dagegen waren ihre Scharfschützen in den Marsen der Masten um so thätiger, um von dort aus den Gegner mit Kleingewehr und Handgranaten zu beschießen.

Kapitän Hardy griff den „Redoutable“ von der einen Seite an und ihm legte sich wieder ein feindliches Schiff an Bord, so daß diese Schiffe eine so dichte Reihe bildeten, als ob sie im Hafen vor Anker lägen. Unten lagen die stark ausgebauchten Schiffe Bord an Bord, aber oben mit den eingezogenen Bordwänden weit auseinander. Da, vier Minuten nach 1 Uhr, als die Schlacht am heftigsten wüthete und Nelson, unbekümmert um die ihn umgebenden Schreckens-

scenen, mit Kapitän Hardy auf dem Hinterdeck der „Viktoria“ steht, wurde er von einer Flintenkugel tödtlich getroffen; er fiel aufs Gesicht und rief: „Sie haben mir den Rest gegeben, Hardy! Mein Rückgrat ist durchschossen.“

Nelson wurde unter Deck in der Kadettenmesse niedergelegt. So oft ein feindliches Schiff die Flagge strich, verkündete es die Mannschaft der „Viktoria“ durch Hurrahrufen, was jedesmal einen Ausdruck der Freude im Auge des sterbenden Nelson hervorrief. Endlich nach einer bangen Stunde nahte ihm der langersehnte Hardy und meldete, daß zehn feindliche Schiffe bereits genommen seien. Nach neuen 50 Minuten kehrte Hardy triumphirend zurück; wußte er auch nicht wie viele bereits gestrichen, so waren es doch wenigstens 14 oder 15. Dann versuchte Nelson sich aufzurichten und sagte mit eindringlicher Stimme: „Vor Anker, Hardy, vor Anker! Werfen Sie mich nicht über Bord, lassen Sie mich bei meinen Eltern begraben. Küssen Sie mich, Hardy. — Jetzt bin ich zufrieden, Gott sei Dank, ich habe meine Pflicht gethan.“ Er verschied um 4½ Uhr, 3½ Stunde nach empfangener Wunde.

In der nächsten Viertelstunde, nachdem der Admiral Nelson getroffen, fielen noch 50 Leute der „Viktoria“ durch das Gewehrfeuer der „Redoutable“; noch lebten zwei Scharfschützen auf dem Marse des Kreuzmastes, von denen einer derjenige war, der das verhängnißvolle Blei auf Nelson entsendet hatte, kenntlich am weißen Kittel und blanken Lederhut. Aber er sollte seiner That sich nicht lange rühmen. Ein alter englischer Bootsmann sah ihn feuern, er und die Kadetten des „Royal Sovereign“, Kapitän Collingwood, schossen jetzt anhaltend nach dem Marse im Kreuzmaste der „Redoutable“. Ein Franzose fiel im Hinabsteigen, und als der Bootsmann, indem er auf den Letzteren zeigte, ausrief: „Der ist's!“ fiel auch er, durch eine Kugel in den Mund getroffen.

Bald darauf strich der „Redoutable“ die Flagge, nachdem er zweimal in Flammen gestanden.

Von den 33 Schiffen der verbündeten Franzosen und Spanier waren in der Schlacht 17 genommen, 1 verbrannt. Ihr Verlust an Menschen betrug 6—7000 Mann. Der Totalverlust der Engländer betrug 1587 Mann. — Auch der „Redoutable“, das tapfere französische Schiff, welches Nelson den Tod gegeben, versank in die Fluthen des Ozeans.

Am 25. Oktober traf der Viceadmiral Rosily aus Madrid in Cadix ein. Von den 33 Linienschiffen, über die er den Befehl zu übernehmen gekommen war, fand er nur noch 5 französische und 3 spanische Linienschiffe dort. Er zog seine Flagge auf dem „Heros“ auf, veränderte aber das Geschick des Geschwaders keineswegs. Keines von den Linienschiffen, die Villeneuves Flagge geführt hatten, sollten einen französischen Hafen wiedersehen. Der „Heros“, der „Neptun“, der „Algesiras“, der „Argonaute“ und der „Pluton“, die schwachen Ueberreste jenes gewaltigen französisch-spanischen Geschwaders, wurden bei Cadix durch eine Flotte fortwährend blockirt gehalten und fielen im Jahre 1808 den spanischen Insurgenten in die Hände.

So endete die verhängnißvolle Schlacht von Kap Trafalgar, in welcher der siegende Admiral Nelson mitten im Triumphe seinen Tod fand und das feindliche Schiff, von welchem die tödtliche Kugel kam, vom Abgrund des Meeres verschlungen ward. Doch, so lange Englands Sprache dauert, wird es im Gedächtniß jeden Engländers fortleben, daß Großbritanniens erster Seemann seinen Tod fand in der Schlacht von Trafalgar.

Britanniens Söhne hört man siegreich klagen
Ob ihres Nelson, ihres Helden, Tod!
Er focht, er fiel, als er den Feind geschlagen,
Ach! unser Dank ihm nichts als einen Grabstein bot!

Die rechtmäßigen Erben des Siegers von Trafalgar erhielten glänzende Beweise von Englands Freigebigkeit. Auf den Antrag des Ministeriums bewilligte das Parlament der Witwe Lord Nelsons eine lebenslängliche Pension von 14 000



Admiral Nelson.

Thalern; für den ältesten Bruder des Admirals wurde die Grafenwürde nebst einer ewigen Rente von 35 000 Thalern bestimmt, die immer auf denjenigen seiner Descendenten übergeht, der auch die Grafenwürde erbt. Außerdem wurde eine Summe von 693 000 Thalern zum Ankauf eines Landgutes ausgesetzt, um dem neuen Titel Glanz zu verleihen. Die beiden

Schwestern Nelsons erhielten jede 105 000 Thaler. Nur das Vermächtniß Nelsons, worin er seine Geliebte, die Lady Hamilton,[1] nebst ihrer Tochter Horatia Nelson der Dankbarkeit Englands empfahl, hat England zurückgewiesen, und ein unausbleibliches Verhängniß ließ den einzigen Sprößling des Helden und das abenteuerliche Weib, mit welchem Nelson seinen Ruhm befleckt und um derentwillen er seine eigene Gemahlin verstoßen hatte, in Vergessenheit fallen. Sie starb

[1] Sir William Hamilton war ein Milchbruder des englischen Königs Georg III. Ueber 30 Jahre als englischer Gesandter bei der Regierung beider Sizilien beglaubigt, genoß er große Gunst am neapolitanischen Hofe. Sir William Hamilton gehörte zu den skeptischen und unzarten Gemüthern, die unter dem englischen Volke, welches die Heiligkeit der häuslichen Tugenden so hoch zu achten gewohnt ist, nur selten vorkommen. — Im Alter von 60 Jahren heirathete Sir William Hamilton, von einer plötzlichen Leidenschaft ergriffen, die Geliebte seines Neffen, die damals, im Jahre 1791, dem 30. Lebensjahre nahe stand. Diese Geliebte, in London unter dem Namen Miß Emma Harte bekannt, war nach dem Zeugnisse ihrer Zeitgenossen und nach dem Porträt, welches der berühmte Maler Romney von ihr hinterlassen hat, eine der anziehendsten Frauen ihrer Zeit, allein, als die Tochter einer armen englischen Magd in der Grafschaft Wales, die sie in den Tagen ihrer Größe mit dem Namen Mistreß Cadogan schmückte, hatte Emma Harte ihre Jugendzeit unter den seltsamsten und verdächtigsten Abenteuern verlebt. Alle diese Umstände, von denen Sir William Hamilton unterrichtet war, hielten ihn nicht ab, sie zu heirathen. Auch zeigte er sich hinsichtlich der Zukunft ebenso unbekümmert, wie hinsichtlich der Vergangenheit, und, im höchsten Grade mit allen Eigenschaften eines gefälligen Ehemannes begabt, lebte er über vier Jahre mit seiner Frau und Lord Nelson, ohne deren Beziehungen übel zu nehmen, vielmehr Nelson als „seinen besten Freund“ und den „tugendhaftesten Menschen“, den er je gekannt habe, bezeichnend. In einem letzten Augenblick von Humor vermachte er auf seinem Sterbebette seine Frau der Fürsorge dieses vortrefflichen Freundes und den größten Theil seines Vermögens seinem Neffen.

von Schulden und Schande erdrückt, in der Nähe von Calais am 6. Februar 1814.

Napoleons Absicht war es, alle festen Häfen des Festlandes den Engländern zu verschließen, und um dies zu erreichen, soll er in einigen geheimen Artikeln des Tilsiter Friedens vom 9. Juli 1807 mit dem Kaiser Alexander von Rußland darüber einig geworden sein, die übrigen Staaten zur Annahme jenes Systems zu zwingen, wovon die Folge gewesen wäre, daß auch Dänemark seine bisher bewahrte Neutralität hätte aufgeben müssen. Ohne daß indessen irgend eine Aufforderung von seiten Rußlands oder Frankreichs in dieser Hinsicht an Dänemark ergangen war und ohne vorhergegangene Kriegserklärung begann England die Feindseligkeiten gegen Dänemark, indem es eine Flotte von 54 Kriegsschiffen, worunter 23 Linienschiffe nebst 500 Transportschiffen, unter der Führung des englischen Admiral Gambier nach dem Sunde schickte. Dieser verlangte die Auslieferung der dänischen Kriegsflotte, „weil," hieß es, „die englische Regierung davon unterrichtet sei, daß die dänische Flotte an Frankreich überlassen werden würde, um gegen England gebraucht zu werden." Im Verweigerungsfalle drohte man Gewalt zu gebrauchen.

Als auf das beleidigende Verlangen, die Flotte auszuliefern, eine abschlägige Antwort von Dänemark erfolgte, landeten die englischen Truppen, ohne irgend einen Widerstand zu finden, am 16. August 1807 bei Vedbek, einige Meilen von der Hauptstadt Kopenhagen. Das Landungsheer wurde von dem General Cathcart angeführt und stieg allmählich durch Verstärkung aus Norddeutschland bis auf 33 000 Mann. Ein Theil der dänischen Landwehr versuchte bei Kjöge Widerstand zu leisten, ward aber von den Engländern mit leichter Mühe zerstreut.

Als die Hauptstadt Kopenhagen, welche die Engländer am 18. August belagerten, ein furchtbares dreitägiges Bom-

bardement, vom 2. bis 5. September, ausgestanden hatte, wodurch 300 Privathäuser und eine große Menge öffentlicher Gebäude in Asche gelegt und viele Hunderte von Menschen getödtet oder verwundet wurden, sah der dänische Oberbefehlshaber, der alte General Peymann, sich genöthigt, mit Wellington, der auf diesem Zuge dem General Cathcart beigeordnet war, eine Kapitulation abzuschließen, wodurch den Engländern die königliche Flotte übergeben und die Citadelle Friedrichshafen auf sechs Wochen, während die Flotte segelfertig gemacht wurde, von englischen Truppen besetzt ward.

Alle Hoffnung auf Ersatz war verschwunden, da englische Kriegsschiffe im kleinen Belt kreuzten, um das dänische Heer, welches nebst dem Kronprinzen sich in Holstein befand, daran zu verhindern, den Belagerten die so sehnsuchtsvoll erwartete Hülfe zu bringen. Auch der dänische König Christian VII. hatte bei dem Anfange der Feindseligkeiten sich von Kopenhagen nach Rendsburg begeben. Eine nach Kopenhagen bestimmte Botschaft des Kronprinzen mit dem Befehl, im Nothfalle die Flotte lieber zu verbrennen als sie dem Feinde zu übergeben, war unglücklicherweise von den Engländern aufgefangen worden.

18 Linienschiffe, 15 Fregatten, 6 Briggs und 25 Kanonenböte nebst dem großen Vorrath von Kriegsbedürfnissen aller Art, welche die wohlversehenen Arsenale der Flotte enthielten, waren der reiche Raub, den die Engländer wegführten. Was man nicht mit sich führen konnte, wurde zerstört; so zertrümmerten und stürzten die Engländer mehrere Kriegsschiffe, die sich auf dem Stapel befanden, herab, und zerstörten die Dampfmaschine des Holms; mittlerweile hatten die Engländer sich am 5. September auch der dänischen Insel Helgoland bemächtigt. Und erst jetzt, nachdem Kopenhagen verwüstet, die Flotte geraubt, und viele Hunderte Handelsschiffe als Prisen

aufgebracht worden, erklärte England am 4. November 1807 Dänemark den Krieg! Englands Gewaltstreich erweckte nicht allein in Dänemark, sondern auch bei den übrigen europäischen Nationen einen gerechten Unwillen.

Worsaae[1] sagt: „Endlich ist es merkwürdig, wie oft die Engländer die Schlacht auf der Rhede von Kopenhagen 1801 mit der Wegführung unserer Flotte im Jahre 1807 verwechseln, und diese beiden vollkommen verschiedenen Ereignisse als während derselben Zeit vorgefallen hinstellen. Die englischen Geschichtsschreiber haben den Schimpf, der sich an den Raub unserer Flotte 1807 knüpft, nach und nach zu verbergen gesucht, und dies ist sogar so weit getrieben worden, daß das aufwachsende Geschlecht diese schändliche Handlung nur zu oft unter Nelsons Triumphe rechnet. Sie glauben, die Uebergabe unserer Flotte sei der Erfolg der Schlacht auf der Rhede gewesen, und doch war Nelson zwei Jahre vorher 1805 in der Schlacht von Trafalgar gefallen. Zum Glück für seine Ehre ward ihm dadurch gespart, an dem Raub der Flotte eines nahen verwandten Volkes theilzunehmen, mit dem England im Frieden war."

Der englische Geschichtsschreiber Mackinon sagt: „No Englishman can desire to perpetuates the remembrance of this expedition, which laid the capital of a neutral state in ruins, and carried war and desolation among an innocent people. Its policy was doubtful, and its morality more than questionable. It is far from the interest of the civilized world to multiply the cause of war, or that neutral nations should be subject to fire and sword, their ships seized, their towns destroyed, and their crops annihilated by one belligerent, to prevent the other from making use of them."

[1] J. J. A. Worsaae, Die Dänen und Nordmänner in England 2c. Leipzig 1852).

Unter die Verdienste, welche sich die Engländer um die Schiffahrt und das Seewesen überhaupt erworben haben, müssen wir vorzüglich die zum Schutze der Schiffahrt schon frühzeitig errichteten Anstalten und sonstigen Vorkehrungen, so wie die durch sie erweiterten und so sehr beförderten nautischen Wissenschaften rechnen: Da der Felsen Edyston, der vor dem Hafen von Plymouth liegt, schon oftmals das Unglück von so vielen Schiffen gewesen war, die daran scheiterten, so beschloß die Gesellschaft des Trinity house im Jahre 1696, einen Leuchtthurm darauf zu errichten, welcher auch in drei Jahren fertig gestellt wurde. In dem fürchterlichen Sturm des Jahres 1703 ward jedoch der Leuchtthurm umgeworfen, aber zufolge Parlamentsakte drei Jahre später wiederum aufgebaut.

Währeend man schon seit langer Zeit wenig Schwierigkeiten hatte, die Entfernung eines Ortes der Erde vom Aequator nach einem von beiden Polen, die geographische Breite zu bestimmen, war es bis ins achtzehnte Jahrhundert keineswegs leicht, die östliche oder westliche Entfernung eines Ortes, die geographische Länge des Schiffsorts auf See zu bestimmen Man hat jetzt auf doppelte Weise diese Schwierigkeit überwunden. Es ergiebt sich die geographische Länge des Schiffsort aus dem Zeitunterschiede des Schiffsort (Schiffszeit) und dem als ersten angenommenen Meridian. Die Schiffszeit auf See wird durch die Sonnenhöhe gefunden; die Zeit des ersten Meridian (Greenwichzeit) wird entweder durch Monddistanzen, d. h. aus dem Winkelabstand des Mondes und der Sonne oder des Mondes und der Fixsterne oder Planeten bestimmt, oder die Zeit des ersten Meridian, die Greenwichzeit, ist uns durch einen Chronometer, der die Greenwichzeit anzeigt, bekannt gegeben.

Im Jahre 1712 wurde eine Prämie auf die Erfindung der Meereslänge, d. h., auf die Bestimmung der geographischen Länge auf See, ausgesetzt; könnte dieselbe nach einer

15*

Erfindung auf einen geographischen Grad bestimmt werden, so sollte der Erfinder 10,000 Pfd. Sterl., auf zweidrittel eines Grades 15,000, und auf einem halben Grad 20,000 Pfd. Sterl. als Belohnung erhalten.

Im Jahre 1755 berechnete der deutsche Astronom Tobias Meyer die sogenannten Mondtafeln, d. h. die Entfernung des Mondes von der Sonne und von einigen Fixsternen, und machte es dadurch möglich, vermittelst einfacher Rechnung die geographische Länge auf See zu bestimmen; seine Erben erhielten für diese Mondtafeln vom englischen Parlamente 3000 Pfd. Sterl.

Ein Mittel, um die geographische Länge auf See zu bestimmen, ward ferner durch die von Harrison 1791 erfundenen und 1833 so sehr verbesserten Zeitmesser, Seeuhren oder Chronometer genannt, hergestellt.

Da wir in der Geschichte der nautischen Wissenschaften nur ein Beispiel finden, daß sich eine Frau mit dieser Wissenschaft beschäftigt hat, gedenken wir derselben hier ganz besonders: es ist Janet Taylor, welche sich dieses Verdienst erworben hat und hierfür von der großbritannischen Regierung die goldene Medaille und 50 Pfd. Sterl. zuerkannt erhielt Diese Frau verstarb 1870 zu St. Helens in der Grafschaft Durham, nachdem sie eine Reihe von Jahren als Navigations-Lehrerin in London gewirkt und auch eine Mondtafel (Lunar-tables) verfaßt und herausgegeben hatte.

Bemerkt zu werden verdient auch noch, daß die englische Marine zwei merkwürdige Beispiele über die Dauerhaftigkeit von Schiffen aufzuweisen hat: Das erste war der „Royal William", von dem, obgleich das Datum seiner Konstruktion ungewiß blieb, nachgewiesen war, daß er am 16. März 1700 auslief und nach vielen Veränderungen 1813 auseinander genommen ward; das zweite Beispiel war die „Betsy Cains", die als König Williams III. Yacht bereits 1688 existirte

und abwechselnd als Kauffahrer und als Kriegsschiff bis 1838 diente, wo sie Schiffbruch litt, nachdem sie 150 Jahre die See befahren.

England hat seinen National-Charakter seiner Lage, und seine Verfassung dem National-Charakter zuzuschreiben. Die Natur leitete England zum Seewesen, zur Handlung und zur Freiheit. Dieses Vermächtniß männlich denkender Seelen, welches sie in einem wilden Staate rauh, und in einem gesitteten stolz macht; dieser Geist der Freiheit herrschte jederzeit in der Brust der Engländer, wenn sie gleich die Rechte und Vortheile derselben nicht immer kannten.

Die Nation, welche durch ein Parlament vorgestellt wird, bestimmte die Verfassung; diese Verfassung hält das Mittel zwischen der Monarchie, der Demokratie und der Aristokratie und befördert vermöge ihrer Grundverfassung das Beste der Nation.

Ueber alle Meere werden Kriegsschiffe entsendet, welche der englischen Flagge Achtung und Ansehen, und der Schiffahrt Schutz und Sicherheit verschaffen.

Dreizehntes Kapitel.

Frankreich.

Frankreich, obgleich von zwei Meeren umfluthet und über das mittelländische Meer mit der alten, wie über den Ozean mit allen Theilen der neuen Welt in Verbindung, ist doch erst in der zweiten Hälfte des siebzehnten Jahrhunderts in die Reihen der Seemächte eingetreten. Die Ueberlegenheit der Genneser im mittelländischen Meere und der Hansen, Spanier und Engländer im Ozean schloß die Franzosen vom Seehandel aus, bis der gewerbefreundliche und kluge Minister Colbert Frankreichs natürliche Quellen des Wohlstandes kennen lehrte, einen fleißigen und geschickten Gewerbestand bildete und Frankreich eine Marine gab, welche von der glücklichen Lage und der für Kanäle ganz geeigneten Beschaffenheit des Landes Nutzen zog.

Unter Richelieu hatte Frankreich gar keine Seemacht und nur eine sehr kleine Handelsmarine. Im Jahre 1669 schrieb der französische Minister Colbert, daß von dem Seehandel der ganzen Welt nur höchstens fünfhundert Schiffe den Franzosen gehörten.

Die beiden letzten Kriege Englands unter Karl II. mit den Holländern, darin die Franzosen sehr unthätige Bundesgenossen der Holländer waren, veranlaßte sie, auch auf eine

Marine und Seemacht zu denken, und von der Zeit an machten sie sehr schnelle Fortschritte im Seewesen und waren bald im Stande, den Seemächten England und Holland auf ihrem eigenen Elemente entgegen zu gehen.

Im Jahre 1676 schlugen die Franzosen die Spanier und Holländer im mittelländischen Meere, wobei der berühmte holländische Admiral Michiel de Ruyter sein Leben einbüßte.

Es war nämlich im Jahre 1674 auf der unter spanischer Herrschaft stehenden Insel Sizilien eine Empörung gegen die spanische Regierung ausgebrochen, und die Einwohner von Sicilien baten den König von Frankreich, sie unter seinen Schutz zu nehmen. Daraufhin wurde im Februar 1675 der Herzog von Vivonne mit einer größeren Flotte, deren Befehlshaber der ausgezeichnetste Seemann Frankreichs, der Admiral Abraham Duquesne war, nach Sizilien geschickt, der der spanischen Flotte ein Treffen lieferte und dieselbe zwang, sich nach Neapel zurückzuziehen.

Der Herzog von Vivonne, der als Vicekönig von Sicilien gekommen, war dem ihm übertragenen Amte, welches er nur seiner Schwester, der berüchtigten Marquise von Montespan, der Maitresse des Königs Ludwig XIV., verdankte, nicht gewachsen; statt die Spanier weiter anzugreifen, blieb er meist unthätig in Messina.

Im Anfang des Jahres 1676 erschien nun eine holländische Flotte unter dem Admiral de Ruyter in dem sizilischen Meere, um im Interesse Spaniens die Franzosen zu bekriegen. Der französische Admiral Duquesne, welcher kurz zuvor von Toulon aufgebrochen war, traf am 8. Januar bei den liparischen Inseln, in der Nähe des Vulkans Stromboli, auf die holländische Flotte.

Die Stunde der Entscheidung war jetzt gekommen, wo die beiden größten Seehelden, Duquesne und de Ruyter

sich gegenüber treten sollten, um im gewaltigen Kampfe miteinander zu ringen um die Palme des Ruhmes.

Eine kurze Zeit segelten die beiden Flotten nebeneinander fast in Kanonenschußweite, jede sich zum Angriff rüstend. Duquesne steht unbeweglich auf der Höhe des Kastells seines Admiralsschiff „St. Esprit“ und überlegt im Geiste noch einmal seinen Angriffsplan, während de Ruyter auf seinem Schiff „Die Eintracht“ so nahe wie möglich am Winde liegt und auf dem hohen Hinterkastell seines Schiffes steht und die Gegner durch ein Fernrohr mustert. Da endlich weht das ersehnte Signal zum Angriff auf beiden Flotten, nun folgte eine blutige Schlacht. Die beiden größten Seehelden des Jahrhunderts, de Ruyter und Duquesne, stehen sich gegenüber, Schiff gegen Schiff, und der Zweikampf zwischen ihnen beginnt mit der äußersten Heftigkeit. Nach drei Stunden unablässigen Feuerns befahl der Admiral Duquesne dem Ritter du Tourville unter dem Schutze des dichten Pulverrauchs einen Brander auf das Admiralsschiff de Ruyters abzusenden. Mit Muth und Geistesgegenwart von dem Kapitän Champagne gelenkt, kam der Brander nahe heran; aber der Admiral de Ruyter nahm seiner wahr, und ein wohlgezielter Schuß warf den Mast herunter. Das Gefecht dauerte bis halb fünf Uhr Abends, und mit dem Untergang der Sonne sah man ein französisches Kriegsschiff sinken.

Die einbrechende Dunkelheit machte dem hartnäckigen, zehnstündigen Kampf ein Ende, ohne daß eine Partei sich des völligen Sieges rühmen konnte. Der Kampf hatte die Franzosen 400 Todte gekostet. Auch das niederländische Schiff „Essen“ war so zerschossen, daß sie es in den Hafen von Palermo zu bugsiren versuchten; aber bevor sie den Hafen damit erreichten, ging es zu Grunde.

De Ruyter war zuerst nach Milazzo, dann nach Neapel gegangen, um seine Flotte wieder in kriegstüchtigen Zustand

zu setzen. Nach Milazzo zurückgekehrt, erfuhr er, daß die französische Flotte Messina, wo sie während der Zeit gelegen, verlassen hatte und in See gegangen war Er faßte sofort den Entschluß, sie aufzusuchen.

Am 22. April lagen die feindlichen Flotten einander im Gesichtskreis; aber gegen Mittag war es so windstill, daß es nicht möglich schien, an diesem Tage zum Gefecht zu kommen. Jedoch kurz nach Mittag wehte eine leichte Brise aus Südosten, und da de Ruyter die Luvseite hatte, segelte er gerade auf die Feinde zu. Duquesne, der scharf beim Winde lag und sich deshalb nicht zu nähern vermochte, hatte seine Segel gegen den Wind gebraßt, um die Gegner zu erwarten.

Gegen drei Uhr begann das Gefecht, und nachdem dasselbe eine halbe Stunde aufs heftigste gedauert hatte, trat der Admiral de Ruyter auf das hohe Hinterkastell seines Schiffes „Eintracht", um dort einige Befehle seinem Flaggkapitän Kallenberg zu ertheilen. Während er hier stand, schlug eine Kugel von Duquesnes Flaggschiff „St. Esprit" auf und nahm de Ruyter die größere Hälfte des linken Fußes hinweg und zerschmetterte ihm das Bein. De Ruyter stürzte hierauf sieben Fuß hoch auf das Verdeck hinunter, wodurch er sich auch noch eine Verwundung am Kopfe zuzog.

Der Flaggkapitän Kallenberg übernahm sofort den Befehl des Schiffes „Eintracht", und nachdem das vernichtende Feuer desselben an der französischen Nachhut Vergeltung ausgeübt hatte, segelte die holländische Flotte nach dem Hafen von Syracus (Siragossa), um dort ihrem tödtlich verwundeten Admiral so bald wie möglich eine bessere Pflege und größere Ruhe angedeihen zu lassen, als dies auf See möglich war. Des Admiral Duquesnes Flotte war so zugerichtet, daß der größte Theil seiner Schiffe nicht manövriren konnte; er blieb bis zum 1. Mai in der Nähe des Kampfplatzes und segelte dann nach Messina zurück, um seine Schiffe zu repariren.

Als Admiral Duquesne mit der französischen Flotte vor der Bai von Siragossa, dem alten Syracus, sich befand, und seinen Kurs auf Messina zusteuerte, hatten die Schiffe in der Bai von Siragossa die Flaggen halbstock wehen und verkündeten den Tod eines Helden im edelsten Sinne des Wortes. — Der Admiral de Ruyter war am 29. April abends 9 Uhr seinen Wunden erlegen.

Die französische Marine war unter Ludwig XIV. geschaffen. Durch sein tiefes Gefühl für die Größe der französischen Nation, welches in dem Minister Colbert eine kräftige Unterstützung fand, wurde auch für die Verbesserung und Vergrößerung der Marine eifrig gesorgt, und die französische Seemacht war während eines ziemlichen Theils der Regierung Ludwigs XIV. imstande, den vereinigten Flotten der Seemächte die Oberherrschaft zur See streitig zu machen; aber die Seeschlacht bei La Hogue im Jahre 1692 gegen die vereinigten Flotten von England und Holland (siehe S. 221) versetzte der jungen Seemacht einen empfindlichen Stoß, und der spanische Erbfolgekrieg vernichtete sie fast ganz.

Nicht weniger unglücklich war Frankreich in den Kriegen gegen England. Im Jahre 1745 bemächtigten sich die Engländer der Festung Louisbourg, welche die Franzosen mit großen Kosten auf der Insel Kap Breton hatten erbauen lassen, und welche ihre Fischereiniederlassung deckte. Dieser Verlust war der französisch-ostindischen Compagnie sehr nachtheilig, weil sie den Rauchwaarenhandel von Canada gepachtet hatte und ihre Schiffe oft zu Louisbourg einliefen. Zwei dieser Schiffe, die nichts von der Eroberung der Engländer wußten, geriethen diesen bald darauf in die Hände. Ferner wurde ein Geschwader von sechs Linienschiffen, sechs Fregatten und vier reichbeladenen Ostindienfahren von den Engländern

bei Cap Finisterre genommen. Ueber fünf Millionen Thaler, welche der Sieg eingetragen hatte, wurden von den Engländern im Triumph nach London gebracht.

Dagegen erkämpften sich die Franzosen im amerikanischen Befreiungskriege einigen Ruhm, indem die Engländer ihnen mehrere unentschiedene Schlachten lieferten und im Jahre 1781 auf einmal 55 Kauffahrteischiffe an sie verloren. Doch der französische Revolutionskrieg brachte den Franzosen nur große Verluste: 1794 im englischen Kanal unter Villaret, 1798 bei Abukir unter Brueys gegen Nelson und endlich 1805 in der verhängnißvollen Seeschlacht bei Kap Trafalgar, wo die mühsamen Rüstungen von sechs Jahren unter Villeneuve verloren gingen. — Die Kolonien gingen verloren, und was Frankreich wieder erhielt, verdankte es der Freundschaft Englands für die Bourbonen.

Die große Seeschlacht bei Trafalgar (Seite 218) war der Endpunkt des großen Seekrieges. Napoleon, dessen Adlerblick dem französischen Geschwader die Feldzugpläne entwarf, ließ durch jene unerwartete Niederlage sein Genie ermatten und verlor seine Ausdauer. Er wandte sich ab von dem einzigen Kampfplatze, wo das Glück ihm untreu war, beschloß England nicht länger auf dem Meere zu bekämpfen und begann zwar sich wieder eine Kriegsmarine zu bilden, ließ sie aber keinen Antheil an dem Kampfe nehmen. Jedes Jahr wurden neue Kriegsschiffe auf den Werften begonnen und in der Schelde, auf der Rhede von Brest und bei Toulon waren zahlreiche Geschwader versammelt. Da brach das französische Kaiserreich zusammen. Der Friedensvertrag vom 30. Mai 1814 bewilligte Frankreich nur zweidrittel von den im Hafen von Antwerpen versammelten Kriegsschiffen; die Schiffe zu Genua und zu Venedig blieben in den Händen der Sieger.

In den früheren Seekriegen war das Kaperwesen, diese Geißel der Schiffahrt, unter allen seekriegführenden Völkern ganz gebräuchlich. Mit Leichtigkeit erhielten Privatpersonen von den verschiedenen Regierungen Kaperbriefe ausgestellt zur Schädigung des feindlichen Handels.

Entweder wurden diese Kaperschiffe von Schiffsrhedern oder auch von den Kapitänen selbst, auf eigenes Risiko und Gefahr, ausgerüstet. Von dem Werth der eroberten Prisen fielen dem Staate gewisse Prozente zu, und ein eigenes zu diesem Zwecke eingesetztes sogenanntes Prisengericht hatte darüber zu wachen, daß nur diejenigen Schiffe, gegen deren Nation man Krieg führte, von den Kaperern aufgebracht wurden. Oft artete dieses Kaperwesen, welches sehr nahe an Seeräuberei streifte, zu wirklicher Seeräuberei aus, und diese privilegirten Kaper kannten oft gar keinen Unterschied der Nationalität der Schiffe, ob dieselben einer feindlichen oder befreundeten Nation angehörten, wenn sie nur gute Prisen machen konnten. Einer der kühnsten und gefährlichsten Korsaren dieser Art war der berüchtigte französische Kaperer van Horn.

Van Horn war anfangs ein gewöhnlicher holländischer Matrose, der sich durch seine Sparsamkeit im Schiffsdienst einige Hunderte Piaster gespart hatte. Mit diesem Gelde ging er nach Frankreich, erstand einen Kaperbrief und rüstete ein kleines Fahrzeug aus, das durch Größe, Form und innere Einrichtung, zu besserer Verbergung seiner Absichten, einer Fischerbarke ähnlich und nur mit 25 Mann besetzt war. Er hatte keine Kanonen, so daß diese armen, aber patentisirten Seeräuber sich bloß aufs Entern verließen.

Frankreich führte damals mit den Holländern Krieg. Diese seine Landsleute anzugreifen, machte sich jedoch der zum Flibustier oder Freibeuter geborene van Horn kein Bedenken. Er war bald im Besitz einiger Prisen, die er in Ostende verkaufte, und schaffte sich nun ein Kriegsschiff an. Das Glück

war ihm ferner günstig, und in kurzem hatte er eine kleine Kaperflotte unter seinem Befehl. Dies machte ihn so hochmüthig, daß er, mit Ausnahme der französischen, fast alle ihm begegnenden Schiffe ohne Unterschied der Nation angriff und sie zwang, ihm durch Niederlassung ihrer Flaggen zu huldigen. Endlich verschonte er auch selbst die Franzosen nicht.

Die durch Klagen bestürmte französische Regierung gab nun Befehl, ihn aufzusuchen und zu verhaften, weshalb ein Kriegsschiff abgesandt wurde, das auch diesen Kaperhelden bald fand. Er ahnte die Absicht des auf ihn lossegelnden Schiffes, und versuchte alles, zu entkommen; allein das Kriegsschiff holte ihn ein. Ein Gefecht zu wagen fand van Horn bedenklich; er hielt es für wahrscheinlich, sich mit dem Befehlshaber auf irgend eine Art abzufinden, ließ deshalb die Segel einziehen und begab sich unaufgefordert zu ihm an Bord. Der Offizier sagte ihm, er habe Ordre ihn nach Frankreich zu führen. Der Kaper stellte sich hierüber erstaunt und berief sich auf sein untadelhaftes Verfahren bei allen Vorfällen, die mit dem französischen Interesse meist harmonirt hätten. Auf diese Entschuldigung konnte der Kapitän nicht achten, der sich auf seine bestimmten Befehle bezog und das Schiff nun wenden ließ. Der zur Verzweiflung gebrachte van Horn ging nun auf den Befehlshaber los und sagte: „Sehen Sie sich wohl vor, was Sie thun. Glauben Sie, daß die Meinigen gelassen zusehen werden, daß man mich unter ihren Augen wegführt? Es sind alle ausgesuchte, erprobte Leute, die dem Tod trotzen, und mein Lieutenant gehört zu den entschlossensten Menschen auf Erden. Ihr Sieg ist noch ganz und gar nicht entschieden. Rüsten Sie sich also nur geschwind zu einem verzweifelten Gefecht.“

Diese nachdrucksvolle Anrede, verbunden mit der Idee, die man ohnehin von der Verwegenheit dieser Kaper hatte, wirkte auf den Kapitän des französischen Kriegsschiffes, und

ließ ihn besorgen, daß durch ein solches Gefecht die Ehre der französischen Waffen in Gefahr kommen könnte, ja daß selbst die Entscheidung unerwartet ausfallen dürfte; er ließ ihn also frei. Van Horn zweifelte mit Recht, daß dies behutsame Betragen des Marine-Kapitäns bei der französischen Regierung gutgeheißen werden würde; er beschloß daher nach den Küsten des spanischen Amerika zu segeln, da er keine Lust hatte, neue Verhaftbefehle in den europäischen Meeren abzuwarten. Er segelte nach Portorico, von wo er wußte, daß nächstens eine Anzahl Schiffe, die sogenannten spanischen Galeonen nach Europa segeln würden.

Es war Krieg, und man fürchtete nicht sowohl die Kriegsschiffe der Franzosen und Holländer, als ihre Kaper, weshalb die auf die Sicherheit ihrer Schiffe bedachten Spanier wegen einer Eskorte sehr besorgt waren. Van Horn, dessen Namen unter den Seeleuten sehr bekannt, segelte unter Trompeten- und Paukenschall in den Hafen, machte hier seine neuen Verhältnisse mit Frankreich bekannt, ließ noch einige seiner kreuzenden Schiffe zu sich stoßen und trug nun zum Schutz der Galeonen seine Dienste an. Die Spanier waren so überaus unvorsichtig, sie anzunehmen.

Die Flottille segelte bald ab; van Horn begleitete sie ziemlich weit, bis er eine günstige Gelegenheit ersah, sein schon in Europa gefaßtes Vorhaben auszuführen. Er bemächtigte sich nun zwei der reichbeladensten Galeonen und zerstreute die übrigen.

Nun war er ungeheuer reich, dabei aber auch sehr freigebig; besonders belohnte er die verwegensten unter seinen Kameraden fürstlich; so wie er während der Gefechte Diejenigen, die die geringste Furcht zeigten, mit eigner Hand durchbohrte, oder mit Pistolen niederschoß. Diese seine Wildheit im Kampfe und seine Freigebigkeit nach demselben, waren mit einer besondern Eitelkeit gepaart. Wenn er sich am Lande befand

kleidete er sich sehr prächtig, und behing sich mit einer Schnur von großen orientalischen Perlen; dabei trug er als Fingerring einen in seiner Art einzigen Rubin von unschätzbarem Werth.

Van Horn erkannte jetzt das sehr Mißliche seiner Lage, sah ein, daß, da er es mit den Franzosen, den Engländern, den Holländern, den Spaniern, kurz mit allen großen Seemächten ohne Ausnahme verdorben hatte und gleichsam vogelfrei war, er sich jetzt an die Flibustier oder Freibeuter anschließen mußte, die ihre Räubereien an den westindischen Inseln in einer zusammengerotteten Schar hordenweise betrieben.[1] Er gesellte sich also zu ihnen und wurde auch von diesen Freibeutern oder Buccaniers wegen seiner Kühnheit mit Freuden aufgenommen, wo er denn seine Räubereien noch lange fortsetzte, bis er endlich in der Nähe von Veracruz in einem Duell mit seinem Kollegen Laurent verwundet wurde und bald darauf der Tod seinem abenteuerlichen Leben ein Ziel setzte.

[1] J. Esquemeling, Buccaniers of America (London 1685). R. C. Dallas, The history of the Maroons (London 1803).

Vierzehntes Kapitel.

Die ersten Dampfschiffe.

Seit dem immer größeren Aufblühen der überseeischen Länder haben auch die enormen Fortschritte im Schiffbau und in der Schiffahrt überall ein praktisches Interesse gewonnen. Jede Nation drängt sich immer weiter in den Wettstreit der Völker um die mächtigsten maritimen Kräfte zur Ausbeutung der Quellen des Reichthums für sich nutzbar zu machen, und die Rivalität der verschiedenen Nationen haben Schiffsbauten zuwege gebraucht, welche unseren staunenden Beifall erregen.

Die Nordamerikaner, erst seit 1783 in die Reihen der Staaten getreten, sind die Erfinder der berühmten Klipperschiffe, und was diese neuartigen Segelschiffe, die „Klipper", an Segelfähigkeit und Fahrt zu leisten imstande sind, das haben die Klipperschiffe auf der schwierigsten und längsten Reise, die der Welthandel kennt, von Nordamerika nach San Francisco, in den Jahren 1848—50 uns gezeigt. Und von da an fing man überall an, die Segelschiffe zu dem Verhältniß ihrer Breite länger und schlanker und überhaupt auch größer zu bauen.

Doch die Erfindung der Dampfkraft brachte nach und nach auch in der Schiffahrt eine wesentliche Veränderung her-

vor, und die Dampfkraft auf Schiffen wurde bald überall allgemein.

Schon lange hatte man Versuche angestellt, um durch eine treibende Kraft Schiffe ohne Anwendung von Segeln oder Rudern in Bewegung zu setzen. Und um die eigentliche Erfindung der Dampfmaschine sowohl, wie um die des ersten Dampfschiffs überhaupt streiten sich bekanntlich verschiedene Nationen.

In der „Sammlung der Reisen und Entdeckungen der Spanier in Indien“ (Coleccion de los viages) findet sich unter den Lebensbeschreibungen einiger anderen kühnen Seeleute auch die eines gewissen Blasco de Garay, welcher, wie es gleich in der Einleitung des Aufsatzes heißt, der Mann ist, der ein Schiff gebaut, das, von Dampf getrieben, schnell in Windstille oder gegen Wind und Wellen fahren konnte.

Dieses ist geschrieben in einem mehr als 50 Jahre vor der Geburt Fultons zu Madrid erschienenen Werke, und es ist überraschend, wie hier die Konstruktion eines Raddampfers beschrieben, der erst 250 Jahre nach dem Tode Blasco de Garay, durch Fulton 1807, wirklich praktisch nutzbar gemacht worden ist.

„Blasco de Garay war als blutjunger Bursche einer der Seeleute, welche mit Columbus an der Guanahani-Bai landeten. Später wurde er Führer eines Kauffahrteischiffes. In hohem Alter, d. h. als die Welt A. D. 1543 schrieb, leuchtete in seinem Geiste die Idee auf, eine Maschine zu bauen, mittels welcher große Schiffe auch während Windstille ohne Ruder oder Segel vorwärts gebracht werden könnten.“

Er wurde vom Volke verlacht, und die Dominikaner drohten ihm mit dem Scheiterhaufen, bis es Blasco endlich gelang, die Aufmerksamkeit Kaiser Karls V. auf sich zu lenken und dieser sich bereit erklärte, einem Versuche beizuwohnen.

Derselbe ging in Gegenwart einer ungeheuren Menschenmenge am 17. Juni 1543 im Hafen von Barcelona vor sich.

Blasco hatte die ganze Nacht zu Montserrat im Gebete für das Gelingen seiner Erfindung zugebracht. Als der Kaiser mit einem großartigen Hofstaate eintrat, passirte gerade ein Schooner von 200 Tonnen, „La Trinidad", die Barre am Eingange zum Hafen.

Karl wies Blasco an, dieses demselben gänzlich fremde Fahrzeug für sein Experiment zu benutzen. Der Kapitän des Schooners, Pedro de Scarza, begann zu jammern und seinen schönen Bart zu zerraufen, als er hörte, was seinem Schiffe zugemuthet werden sollte — er meinte, dasselbe würde für ewig „verhext" bleiben. Aber der Kaiser hatte befohlen, und dem Kaiser mußte gehorcht werden. Pedro ließ alle Segel einziehen und harrte mit Grauen des Kommenden.

Blasco erklärte seine Erfindung Niemandem, aber man sah ihn — sagt der Chronist — „quer über das Verdeck des Schiffes eine Achse legen und befestigen, an deren beiden Enden große hölzerne Räder angebracht waren. Dann befestigte er mitten auf dem Verdeck mehrere Räder mit Riemen und stellte endlich einen großen eisernen Kessel, der sehr verdächtig aussah, aber mit Wasser aus dem heiligen Brunnen von Montserrat gefüllt wurde, auf."

Sobald dieses Wasser mittels eines Feuers, das auf einem Rost unter dem Kessel brannte, zum Sieden gebracht worden war, begannen die Räder sich zu drehen. Pedro de Scarza raufte sich eine ganze Hand voll Haare aus, und die meisten seiner Matrosen sprangen in ihrem Entsetzen über Bord, denn das Schiff lief über die Bai von Barcelona hin, und zwar direkt gegen einen scharfen Wind.

Karl V., damals in allerlei Kriege verwickelt und mehr auf Vernichtung seiner Feinde, als auf neue Schöpfungen bedacht, befahl seinem Schatzmeister, eingehend über das

wunderbare „Ding" zu berichten, und ritt davon. Der Schatzmeister besichtigte denn auch die Maschine näher oder vielmehr zu nahe, denn eins der Räder packte seine gewaltigen Pluderhosen und zerriß dieselben dermaßen, daß die drei Scheffel Sägemehl, mit denen das Gewandstück, um es recht bauschig zu machen, ausgestopft war, auf das Verdeck der „Trinidad" niederrieselten und der Herr Schatzmeister zusammenschrumpfte, wie ein Ballon, der einen Riß bekommen. Unglücklicherweise war der Herr ein Grande Alt-Castiliens, der sich selbst von einer Maschinerie nicht ungestraft beleidigen ließ, und so erklärte er denn in stolzem Zorne, daß „die Erfindung nichts werth sei, da das Schiff in zwei Stunden nur acht Meilen zurückgelegt habe, was jede „Caravelle" thun könnte, und daß der Kessel ein teuflicher Apparat sei, der platzen und gute Christen verbrühen dürfte."

Der Kaiser verbot Blasco weitere Experimente mit seiner Erfindung, machte ihm jedoch ein Geschenk von 40,000 Maravedis und erhob ihn zum Ritter des „Ordens der Taube von Castilien." Blasco scheint damit aber nicht sonderlich zufrieden gewesen zu sein, denn wie der Chronist sagt, zerschlug der neugebackene Ritter mit einem großen Hammer den Apparat in tausend Stücke und zog sich dann, um sich vor der Inquisition zu retten, weil die Anklage wegen Zauberei gegen ihn erhoben worden war, als Einsiedler in eine der Höhlen des Felsens von Montserrat zurück, wo er im Jahre, da Karl V. abdankte, 1555 starb. — Es scheint, als wenn die verletzten Pluderhosen des Schatzmeisters Karl V. dem Fortschritt der Welt ein Vierteljahrtausend gekostet haben."

Anderthalb Jahrhundert später finden wir einen Mann, dessen Erfindung fast einem gleichen Verhängniß verfiel:

Denis Papin, Doktor der Medizin, im Jahre 1647 zu Blois in Frankreich geboren, beschäftigte sich vielfach mit mathematischen und physikalischen Wissenschaften, war auch eine

Zeitlang als Lehrer der Mathematik und Physik zu Marburg in Hessen thätig. Er gelangte endlich zu dem Resultat seiner Erfindung, einen Dampfapparat auf Schiffen anzuwenden.

In den ersten Tagen des September 1707 war es, als Papin in Gegenwart des Landgrafen von Hessen sein erstes Dampfboot auf der Fulda vom Stapel laufen ließ. Die Räder des Dampfschiffes waren quer befestigte Bretter und zwar in Theilen übereinstimmend mit denjenigen, welche späterhin der Erfindung des Engländers Mandslay zugeschrieben wurden. Dieser erste Versuch gelang, was seine neidischen und mißgünstigen Gegner nicht verhinderte, über den armen hugenottischen Flüchtling loszuziehen.

Seine zu mächtigen Feinde erschraken aber noch mehr, als Papin den Entschluß faßte, sein Dampfboot nach England bringen zu lassen. Aber vorher bedurfte er der Erlaubniß des Staates, um mit seinem Dampfboot von der Fulda aus in die Weser gelangen zu können. Papin schrieb deshalb an seinen Freund Leibniz, und dieser wieder an den Geheimen Rath des Herzogs von Hannover, dessen Besitzungen an dem Einflusse der Fulda in die Weser anfingen und wo Papin mit seinem Dampfboot hindurchfahren mußte.

Diese Erlaubniß der freien Durchfahrt ließ fortwährend auf sich warten, und Papin glaubte, aufs äußerste gebracht, trotzdem reisen zu können. Am 25. September 1707 schiffte er sich in Kassel auf seinem Dampfboot ein, erreichte am selbigen Tage Münden und wollte nun bis zur freien Hansestadt Bremen fahren, wo ihn bereits ein Schiff, nach England bestimmt, erwartete, welches sein kleines Boot an Bord nehmen sollte.

Aber alle seine Pläne scheiterten an der Eifersucht und Brutalität der Strombeamten, welche die Weser hüteten. Man verweigerte ihm die Durchfahrt, er bestand hartnäckig darauf und mag sich auch wohl thätlich vergangen haben, denn man

warf ihn ins Gefängniß. Papins Maschine wurde im allgemeinen Tumult in Stücke zerbrochen.[1]

Papin beschwerte sich und wurde durch Leibniz Vermittelung aus dem Gefängniß entlassen. Den großen Schaden ersetzte man ihm aber von seiten der hannöverschen Regierung nicht. Nach Marburg zurückgekehrt, traf ihn sein größtes Mißgeschick. Bei seinen Experimenten mit einer Dampfkanone zersprang dieselbe, tödtete und verwundete mehrere Menschen, und Papin mußte wie ein Verbrecher nach England entfliehen, wo er ungefähr um das Jahr 1714 verstorben ist.

Die praktische Anwendung der Dampfkraft auf Schiffen wurde durch diese Unglücksfälle und durch die Kurzsichtigkeit und Brutalität der Strombeamten der Menschheit um ein Jahrhundert vorenthalten. Doch:

Was hier der Unverstand zerstörte,
Sollte bald von neuem aufersteh'n!

Nachdem die Dampfmaschinen erfunden, wurden die Versuche, dieselben als treibende Kraft für Schiffe anzuwenden, fast überall angestellt, und, wenn der Amerikaner Fulton auch nicht das Verdienst hat, zuerst ein durch eine Dampf-

---

[1] Der Dampfschiffahrt wurden überhaupt auf dem Weserstrome alle erdenklichen Hindernisse in den Weg gelegt und das sogar noch bis in die neueste Zeit. Im Jahre 1833 beabsichtigte man eine Dampfschiffahrt von Bremen bis Hameln und von dort bis Münden herzustellen. Dieses war aber nur dann möglich, wenn die zu Liebenau liegenden Felsen aus der Weser beseitigt würden; da nun alles Petitioniren bei der hannöverschen Regierung erfolglos blieb, so sprengte der Schiffer Georg Rolff die Felsen auseinander und beseitigte das Hinderniß der Weserschiffahrt. Die hannöversche Regierung machte darauf einen Strafprozeß gegen Rolff anhängig wegen „unerlaubter Ausfuhr von Steinen" aus dem Königreiche. In Wahrheit walteten noch andere Gründe vor, jene Felsen an ihrer Stelle zu konserviren. In Hannover hielt man es vortheilhafter, wenn der Gütertransport sich auf den Landstraßen bewegte.

maschine getriebenes Schiff hergestellt zu haben, so gebührt ihm doch der Ruhm, im Jahre 1807 das erste Dampfschiff der Erde auf dem Hudson in anhaltende Fahrt gesetzt zu haben.

Im Jahre 1803 konstruirte der Amerikaner Fulton ein Dampfboot in Frankreich zum Befahren der Seine, welches jedoch infolge seiner leichten Bauart sank; er kehrte daher nach Amerika zurück, wo er im Jahre 1807 das Dampfboot „Clermont“, 160 Tonnen groß, mit einer Wattschen Maschine von 20 Pferdekraft, erbaute, mit dem er den Weg von Newyork bis Albany, 120 Seemeilen, stromaufwärts in 32 Stunden zurücklegte. Da dieses Dampfboot den gehegten Erwartungen entsprach, nahm die Dampfschiffahrt in Nordamerika und bald darauf auch in England und Frankreich riesigen Aufschwung.

Im Anfange war die Dampfmaschine sowohl den Arbeitern, wie auch selbst den höheren Lebenskreisen ein Greuel. Selbst ein Napoleon I. konnte sich von diesem Vorurtheil nicht ganz frei halten. Als der amerikanische Ingenieur R. Fulton im Jahre 1804 Napoleon I. den Plan zur Konstruktion von Dampfschiffen vorlegte, welche den Kaiser in den Stand setzen sollten, die Flotte von Boulogne innerhalb weniger Stunden an die englische Küste zu bringen, schien derselbe zwar anfänglich die volle Bedeutung des Projekts zu erfassen, indem er die Mitglieder des „Instituts“ zur allsogleichen Untersuchung der Frage mit den Worten beauftragte: „ein großer Fortschritt in der Physik enthüllt sich vor unsern Blicken, ganz geeignet, die Geschicke der ganzen Welt neu zu gestalten“; — allein bald verlor Napoleon alles Vertrauen in ein solches Unternehmen, verbot sogar der Akademie der Wissenschaften ausdrücklich, sich ferner mit der Angelegenheit zu beschäftigen und warf dem Präsidenten des Tribunals, der es wagte, den Kaiser an Fulton und an das

demselben ertheilte Versprechen zu erinnern, erzürnt die Bemerkung hin: „In allen Hauptstädten Europas treibt sich jederzeit eine Menge von Abenteurern und Projektmachern herum, welche jeder Regierung angebliche Entdeckungen anbieten, die nur in deren erhitzter Einbildungskraft existiren. Es sind Charlatane und Betrüger, welche lediglich Gelderpressungen vor Augen haben. Dieser Amerikaner (Fulton) ist einer von dieser Sorte. Sprechen Sie mir nie mehr von ihm."

Aber weder die Abneigung der unteren Volksklassen noch die Ungunst der Großen vermochte die Dampf-Aera in ihrem Siegeszuge aufzuhalten, denn der Erfolg der Dampfkraft war ein so großartiger, daß bald die größeren Flüsse Nordamerikas schon nach wenigen Jahren von vielen Dampfschiffen befahren wurden. Im Jahre 1816 am 17. Juni kam auch zum ersten Male ein Dampfboot, „The Lady of the Lake", hier in Hamburg an, das erst nach Jahresfrist, am 24. Juni nach Yarmouth zurückkehrte. Diese Begebenheit war für unsere Voreltern nicht allein ein aufregendes Ereigniß, sondern Viele, die den dampfenden Koloß heranbrausen sahen, wurden von Angst und Schrecken ergriffen; als das erste Dampfschiff Helgoland passierte, ergriffen sogar die dort beim Fischen beschäftigten deutschen Hochseefischer mit ihren Fischerewern die Flucht und ließen ihre Netze im Stich, als sie dieses ihnen unbekannte sich ohne Segel vorwärtsbewegende dampfende Ungethüm auf sich zukommen sahen, und es wohl gar für den leibhaftigen Gottseibeiuns hielten. — Erst im Jahre 1825 trat die erste regelmäßige Seedampfschiffahrt ins Leben, und zwar war es ein englischer und ein holländischer Dampfer, welche die ersten regelmäßigen Fahrten von London und Amsterdam nach Hamburg unternahmen.

Im Jahre 1819 machte ein Dampfboot, „Savannah", von 350 Tons, welches von Savannah (Staat Georgia) in

22 Tagen in Liverpool ankam, zum ersten Mal eine Reise über den Ozean.

Durch die Begründung der Dampfschiffahrt auf der Weser wurde 1817 auch die erste Flußdampfschiffahrt des Kontinentes ins Leben gerufen.

Auch hier bei uns in Hamburg fand in dieser Branche mittlerweile ein Aufsehen erregendes Ereigniß statt. Die „Wöchentlichen gemeinnützigen Nachrichten“ brachten 1818 die triumphirende Anzeige: „Es wird am nächsten Sonntage zum ersten Male auf der Elbe ein Dampfboot, genannt „Neptun“, eine Probefahrt nach Harburg machen, und zwar von einem neu hergerichteten Stege am Hamburger Berge, unter Musikbegleitung und feierlich mit Fahnen geschmückt ꝛc.“ Nun ging die Mär von Mund zu Munde. — Mit Dampf nach Harburg! — Es war ein Ereigniß, welches die ganze Stadt in Erstaunen setzte. — Der Entrepreneur dieses Wunderwerks war Herr Schmilinsky; aber mit der so gepriesenen und erwarteten „Fixigkeit“ und „Flinkigkeit“ dieses „Hebenwunders“ war es schlecht bestellt. Der alte lendenlahme „Neptun“ mit seinem Kamelhöcker in der Mitte, der das vereinzelte Paddelrad schamhaft verbarg, konnte kaum gegen die Fluth sich fortbewegen und mit vieler Mühe, nach einer recht langen Fahrt, das ersehnte Ziel, Harburg, erreichen.

Das nunmehr in der Stadt kursirende Gerücht über die Heldenthat des „Neptun“, diese erste Probe der vielgepriesenen Dampfkraft, und seinen maritimen Fortschritt, war nicht sonderlich geeignet, Proselyten für die angeblich volksbeglückende Dampfschiffahrt zu gewinnen, und die Harburger Schiffergilde, die Monopolisten des Speditionsgeschäftes zwischen den beiden Städten Hamburg und Harburg, frohlockten schon und prophezeiten dem „englischen Narrenkrame“, wie sie es nannten, ein baldiges Ende. Doch das Ende vom Liede war,

daß der alte lendenlahme Bursche „Neptun" sehr bald ad acta gelegt wurde, und andere frischere Kräfte die Dampfkraft an ihren Siegeswagen spannten.

Hier in Hamburg war man auch nach und nach darauf bedacht, die Dampfkraft auf den Seeschiffen mehr nutzbar zu machen. Der Hamburger Schiffsrheder Herr Robert Miles Sloman ließ ein Dampfboot bauen, welches die Passagierfahrt zwischen Hamburg und Newyork vermitteln sollte. Dieses Schiff, „Helene Sloman" genannt, ein eiserner Schraubendampfer von 228 Fuß Länge, wurde im Jahre 1849 in Hull (England) erbaut, von 800 Tons, 180 Pferdekraft, und von Kapitän P. N. Paulsen geführt. Das Schiff, welches bereits zwei Reisen nach Newyork gemacht hatte, verließ Hamburg am 26. Oktober 1850, lief in Southampton an und setzte von dort mit einer Ladung und 144 Passagieren und 36 Mann Schiffsbesatzung am 1. November seine Reise nach Newyork fort. — Am Abend des 11. November auf 43 Grad 10 Minuten nördlicher Breite und 59 Grad 31 Minuten östlicher Länge wuchs der Wind zu einem schreckenerregenden Orkan aus NNW. Als der Sturm sich allmählich wieder legte, fand man, daß das Schiff dem Steuer nicht mehr gehorchte, und gleich darauf, daß das Steuer sich von dem Hintersteven begeben, circa 12 Fuß des äußeren Hinterstevens mit abgerissen, dadurch den Kiel beschädigt und einen bedeutenden Leck verursacht hatte. — Da der Versuch, den Leck beim Kiel zu dichten, sich als erfolglos erwies, und das Wasser im Schiffsraum bis auf 6 Fuß gestiegen war, so wurden die Passagiere und Mannschaft von einem in die Nähe kommenden Segelschiff, Packetschiff „Devonshire", Kapitän Hovey, aufgenommen. — Die „Helene Sloman" war das erste Hamburger Dampfboot über den atlantischen Ozean.

Ferner wurde durch die Bestrebungen einiger Hamburger Kaufleute und Schiffsrheder, namentlich der Herren Godeffroy,

Merck und F. Laeisz, um eine direkte Verbindung zwischen Hamburg und den Vereinigten Staaten von Nordamerika durch eine Anzahl Segelschiffe herzustellen, 1847 die „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft“ gegründet. Diese Segelschiffs-Linie gab später Veranlassung zur Umwandlung derselben in die jetzt bestehende Dampfer-Linie, eine der hervorragendsten des Erdballs. Das erste Dampfschiff dieser Gesellschaft, die „Hammonia“, wurde 1858 erbaut.[1]

[1] Leider traf diese Gesellschaft bald ein höchst beklagenswerthes Mißgeschick, indem eines ihrer Dampfschiffe, die „Austria“, geführt von Kapitän F. A. Heydtmann, auf offenem Meere in Brand gerieth. — Das Dampfschiff trat am 1. September 1858 seine dritte Fahrt nach New-York an. Nachdem dasselbe in Southampton angelaufen, setzte es seine Reise am 4. September von dort fort. Es war am 23. September gegen 2 Uhr Nachmittags, als der zweite Bootsmann mit einem mit Theer angefüllten Eimer im Zwischendeck erschien, um dort zu räuchern. Derselbe bediente sich hierzu eines glühend gemachten großen eisernen Kettenschäkel (hufeisenförmiges Verbindungsglied einer Kette). Als er nun den glühend heißen Kettenschäkel in den mit Theer angefüllten Eimer wirft, entzündet sich der Theer sofort, so daß die brennende Theermasse im Zwischendeck überfloß und nach allen Richtungen hin sich verbreitete und daraufhin in wenigen Minuten das ganze Schiff in Flammen stand. — Viele am Morgen noch so lebensfrohe Menschen dieses jetzt dem Verderben geweihten Schiffes, schwammen bald als Leichen in der See und immer neue Opfer versanken in die Tiefe der Fluthen. Da endlich gegen 5 Uhr Nachmittags erreichte ein Boot des in der Nähe erschienenen französischen Barkschiffes „Maurice“ die brennende „Austria“ und rettete im Ganzen 66 Personen. Die übrigen Unglücklichen hielten sich mit Hülfe von Ketten und Tauen außenbords am brennenden Schiffsrumpfe, dessen eiserne Platten glühend roth waren, bis nach einer schrecklichen Nacht, am nächsten Morgen, ein norwegisches Barkschiff, „Catharina“ in die Nähe kam und noch 22 der Ueberlebenden Hülfe brachte. — Von den 439 Passagieren und den 103 Mann der Schiffsbesatzung fanden bei dieser Katastrophe 367 Passagiere und 87 Mann von der Schiffsbesatzung den schreckenvollsten Tod.

Auch in Bremen wurde 1857 der „Norddeutsche Lloyd zu eben diesem Zwecke gegründet, dessen Dampfschiffe den Handel nach allen Weltgegenden vermitteln.

Seitdem hat die Dampfschiffahrt einen gewaltigen Aufschwung gewonnen; die Dampfschiffe haben sich jetzt über alle Gewässer der ganzen Erde verbreitet; die von Fulton erfundenen Schiffe furchen jetzt jeden Strom; die Dampfschiffahrtsverbindungen überziehen den Ozean und die Binnengewässer mit einem Netz, wie die Eisenbahnen das Festland.

Näher gerückt ist der Mensch an den Menschen,
— — — — es umwälzt rascher sich in ihm die Welt.

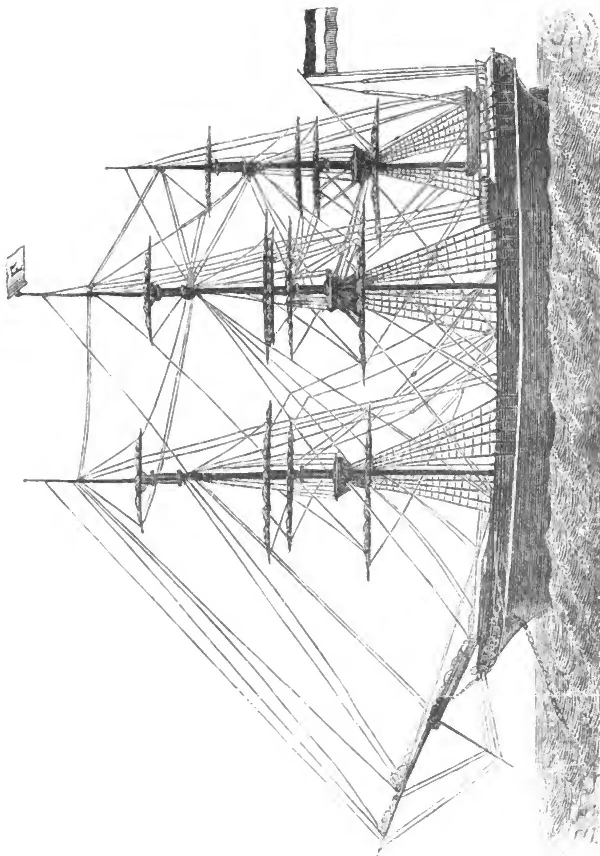


Fünfzehntes Kapitel.

Nautische Einrichtungen.

Mit Stolz blicken wir jetzt auf die Erfindung der Schifffahrt, die den Menschen zum Herrn des gewaltigen Ozeans macht. Die Vergleichung des Seewesens unserer Zeit mit dem Seewesen der Alten, giebt uns einen Maßstab, wie weit das menschliche Geschlecht im Laufe von Jahrtausenden in der Nautik vorgeschritten ist. Und doch müssen wir staunen, was diese Männer alles für die Nachwelt geleistet haben, wenn wir bedenken, mit welch einfachen Instrumenten nebst übrigen wenigen Hülfsmitteln unsere Voreltern den Weg über den Ozean finden mußten.

Welche Kraftäußerung eines thätigen Lebens zeichnet uns die Geschichte der Schiffahrt; ist doch in keinem Fache des menschlichen Wissens der Fortschritt bewundernswürdiger als eben in der Nautik. Und jetzt ist die Nautik so weit gediehen, daß nur wenig zu wünschen übrig bleibt. Man hat das Meer nach der Uhr beschiffen gelehrt, durch die Auffindung der geographischen Länge, durch Chronometer, und man hat dem Schiff theilweise die Segel genommen und sie durch Dampfkraft ersetzt. Auch die Schiffbaukunst befindet sich jetzt auf



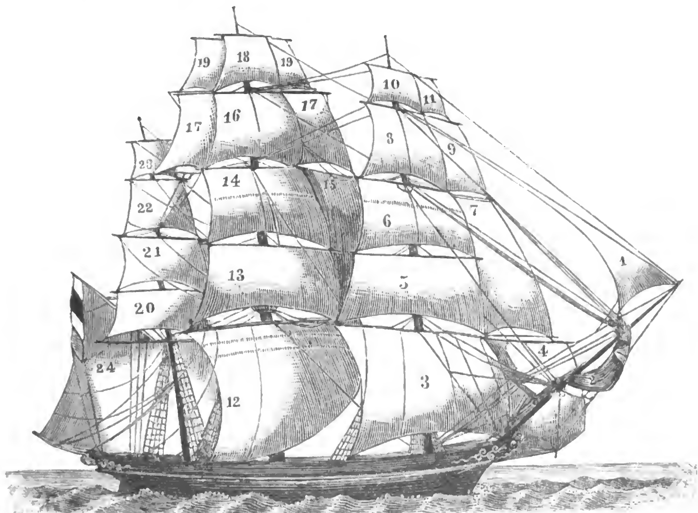
einer Stufe von Vollkommenheit, indem ein Schiff als eines der vollendesten Kunstwerke dasteht, welches die Kraft des Menschen hervorgebracht hat.

Auch die Hülfsmittel, die nautischen und astronomischen Instrumente, deren der Seemann bei der Ausübung seines vielseitigen Berufs sich bedient, sind jetzt zu der größtmöglichsten Vollkommenheit gediehen, und die Gelehrten und Astronomen verwenden ihre Sorge auf immer weitere Vervollkommnung der nautischen Hülfsmittel. Hand in Hand mit der Mathematik und Astronomie, mit der Physik und Mechanik steigt die nautische Wissenschaft von Stufe zu Stufe, um dem Seemann seinen Weg übers Meer bahnen zu helfen.

Die Seewarten suchen durch meteorologische Beobachtungen die Veränderungen der Atmosphäre zu bestimmen und sorgen durch Bearbeitungen von Segelanweisungen für die Erweiterungen der ozeanographischen Kenntnisse.

Um eine allgemeine Seemannssprache einzuführen, durch welche es den Schiffen aller Nationen möglich werden sollte, in See untereinander zu verkehren, wurde im Jahre 1855 das Projekt eines allgemeinen internationalen Signalbuches vorgeschlagen, welches nach Ueberprüfung von 13 Signalbüchern der verschiedenen Staaten durch den englischen Sekretär des „Board of Trade“ zusammengestellt worden war. Dadurch, daß alle Nationen diesen Signalkodex jetzt angenommen haben, können nun alle Schiffe, welches immer die Sprache ihrer Besatzung sei, vermittelst 18 Signalflaggen Anfragen stellen oder Mittheilungen je welcher Art machen. Eine weitere Vervollkommnung dieser Art sind die 1861 an den Küsten errichteten „Semaphoren“, Zeichenträger oder optische Telegraphen, welche dazu dienen, die Ankunft und Bewegung aller von See kommenden Schiffe zu melden. Passirt ein Schiff in Sicht einer an der Küste errichteten Signalstation, so kann das Schiff durch Hissung von Signal-

flaggen, Meldungen rc. rc. weiter befördern lassen, auch das Schiff kann Mittheilungen vom Lande aus empfangen.



1 Außen Klüver. 2. Großer Klüver. 3. Die Fock. 4. Unter-Leesegel. 5. Vor-Untermarssegel. 6. Vor-Obermarssegel. 7. Vor-Oberleesegel. 8. Vor-Bramsegel. 9. Vor-Bramleesegel. 10. Vor-Oberbramsegel. 11. Vor-Oberbramleesegel. 12. Das Großsegel. 13. Groß-Untermarssegel. 14. Groß-Obermarssegel. 15. Groß-Oberleesegel. 16. Groß-Bramsegel. 17. Groß-Bramleesegel. 18. Groß-Oberbramsegel. 19. Groß-Oberbramleesegel. 20. Kreuz-Untermarssegel. 21. Kreuz-Obermarssegel. 22. Kreuz-Bramsegel. 23. Kreuz-Oberbramsegel. 24. Die Besahn.

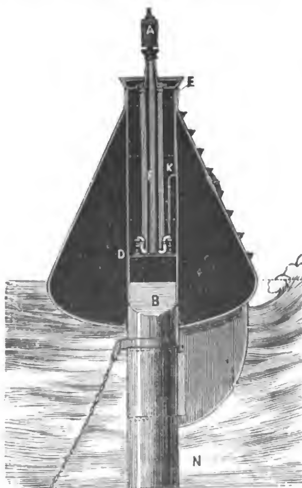
Auch bei den Gefahren der Seefahrt reicht der rettende Arm helfender Menschen weit in die See hinein und bringt

dem in Seenoth sich befindenden Seemann Hülfe durch das an den Küsten errichtete „Rettungswesen zur See", und ist man fortwährend bestrebt, durch Vorkehrungen die Gefahren der Schiffbrüche und Strandungen immer mehr abzuschwächen. Auch hat man wieder darauf Bedacht genommen, Oel zur Beruhigung der Wellen auf See in Anwendung zu bringen. Schon im Jahre 1775 wurde zu Leiden in Holland hierüber eine sehr ausführliche Schrift: „Berichten en prijsvragen over het storten van Olie, traan, teer of andere dryvende stoffen in Zee-gevaren", herausgegeben, auch in Martius „Unterricht in der natürlichen Magie (Berlin und Stettin 1782)" findet man über die Stillung der Meereswellen durch Oel oder andere flüssige Fettigkeiten schon verschiedene Thatsachen angeführt, und in neuerer Zeit (1887) wurde von dem Nautischen Verein zu Hamburg eine Preisausschreibung über diesen Gegenstand veranlaßt. Die Entdeckung der beruhigenden Wirkung einer dünnen Oelschicht auf das stürmisch bewegte Meer gehört dem grauen Alterthum an. Aristoteles, Plinius und Plutarch erwähnen der Thatsache als einer in den Küstenländern des mittelländischen Meeres von jeher bekannten.

Auch ist man fortwährend bestrebt, immer mehr und verbesserte Vorrichtungen an den Küsten zur Sicherung der Schiffahrt zu errichten; immer mehr und verbesserte Leuchtfeuer markiren als Seezeichen die Küsten. Um nicht zu Verwechselungen Anlaß zu geben, welche vorfallen müßten, sobald die Zahl der Leuchtfeuer an einer Küste sich mehren, hat man das Licht eines jeden verschieden von den andern zu machen versucht: das eine roth, das andere grün, das dritte weiß; das eine intermittirend, das andere mit einem festen Licht. Auch die Aufeinanderfolge der Lichterscheinung ist nicht bei allen Leuchtfeuern dieselbe. Die verschiedenen Kennzeichen sind folgende: das feste Feuer zeigt ein beständiges gleichförmiges Licht über den ganzen Horizont; das inter-

mittirende feste Feuer erscheint als ein helles und bald darauf wieder als ein schwächeres Licht; das Drehfeuer mit drehendem Lichte, wo durch die Drehung der Welle in bestimmten Zwischenräumen einmal die hellbrennende Lampe erscheint und dann der dunkle Schirm; einige Drehfeuer haben nur aus großer Entfernung und einige nur aus gewissen Richtungen gesehen vollkommene dunkle Zwischenzeiten, während in geringerer Entfernung in den Zwischenzeiten ein schwaches Licht sichtbar bleibt. Bei dem Blinkfeuer ist ein durch Uhrwerk bewegter Schirm angebracht, der die feststehende Lampe bald frei läßt und bald verdeckt; es unterscheidet sich dadurch vom Drehfeuer, daß das Licht plötzlich verdunkelt wird und ebenso plötzlich wieder erscheint, während bei dem Drehfeuer das Licht allmählich dunkler und allmählich heller wird. — Auch hat man, namentlich an den Flußmündungen, thurmartige Gerüste, Baaken genannt, als Seezeichen errichtet, die man nach ihrer auffallenden Gestalt als „Becherbaake“, „Jungfernbaake“, „Windmühlenbaake“, „Kugelbaake“ u. s. w., unterscheidet. Ferner dienen zur Markirung des Fahrwassers, sowie zur Bezeichnung gefahrvoller Stellen, Untiefen, Klippen u. s. w., die entweder aus hölzernen Gebinden oder aus kunstgerecht geschmiedeten Hohlkörpern hergestellten Seetonnen, die eine kegel- oder kugelförmige oder auch an beiden Enden zugespitzte Gestalt haben. Vor der Mündung einiger Flüsse hat man auch Seetonnen mit einer Glocke hingelegt, damit Schiffe bei nebeliger Witterung nach dem Schall der Glocke ihren Kurs richten können; zu dem nämlichen Zweck hat man auch die automatische Schwimm- oder Heul-Signalboje in Anwendung gebracht. Diese automatische Signalboje hat oben eine birnförmig gestaltete Schwimmboje, welche durch ein durch dieselbe gehendes langes Rohr an der Auf- und Niederbewegung der Wellen theilnehmen muß. Das Rohr ist eben oberhalb der Wasserlinie in

D mit einer horizontalen Scheidewand versehen, von welcher aus zwei Röhren und ein mittleres Rohr nach oben bis zur Oberfläche der Boje E führt und von denen das mittlere Rohr mit einer Signalpfeife A abschließt, während die andern beiden Röhren oben offen sind; diese beiden seitlichen Röhren sind unten unmittelbar über der Scheidewand krumm gebogen, und in der Mitte des gebogenen Theils dieses Rohres befindet sich ein Kugelventil von Guttapercha, welches der Luft von oben freien Zutritt gewährt, die Rückkehr derselben aber verhindert. Wenn die Boje sich nun bis auf die Oberfläche einer Welle hebt, so dringt sofort Luft durch die beiden seitlichen Röhren an dem Kugelventil vorbei und dadurch füllt sich der ganze Raum über dem Wasser im Rohr mit Luft und zwar um so mehr, als die Hebung der Boje durch die Welle bedeutender wird. Sinkt darauf die Boje nieder, so kann wegen des Kugelventils die eingeschlossene Luft nur durch das enge mittlere Rohr entweichen und muß dann die Signalpfeife A passiren und dadurch diese zum Tönen bringen. Dieser Ton ist 5 bis 7 Seemeilen weit hörbar; die Schnelligkeit der Aufeinanderfolge



Heul-Signalboje.

der Signaltöne richtet sich nach der Schnelligkeit der Wellenbewegung.

Während nun die internationalen Einheitsbestrebungen unter den seefahrenden Nationen zum Nutzen des Seewesens allseitig Eingang gefunden haben, ist es bis jetzt immer noch ein frommer Wunsch geblieben, einen einheitlichen ersten Meridian, nach welchem die geographischen Längen berechnet werden sollen, allseitig einzuführen. — Bekanntlich wird die Entfernung eines Ortes von dem als ersten angenommenen Meridian auf dem Aequator gemessen, d. i. der Bogen des Aequators zwischen dem angenommenen ersten Meridian und dem Schiffsort die geographische Länge dieses Ortes genannt. Die Annahme des einen oder des anderen Meridians, oder desjenigen Punktes, durch welchen man den als ersten angenommenen Meridian sich gezogen denkt, beruht zum größten Theil auf nationalem Ehrgeiz, und herrschen hierüber zwischen den verschiedenen Nationen bis jetzt die größten Verschiedenheiten, je nach welchem Meridian die Karten und nautischen Ephemeriden eingerichtet sind und nach welchem Meridian ihr Schiffschronometer die mittlere Uhrzeit angiebt.

Um nun den nationalen Empfindlichkeiten nicht zu nahe zu treten, müßte man den ersten Meridian durch den Ozean gehen lassen, so daß er auf kein Festland stößt. Da nun die meisten Seeleute denjenigen Meridian, den man sich durch das Observatorium von Greenwich gezogen denkt, als den ersten Meridian in ihren nautischen Berechnungen angenommen, so könnte man den ersten Meridian statt durch Greenwich selbst lieber durch den Ozean gehen lassen, so daß dieser erste Meridian von Grenwich nach runder Stundenzahl entfernt gedacht wird. Nimmt man daher den ersten Meridian 15 Grad westlich von Greenwich an, so ist er genau eine Stunde westlich. Solcher Meridiane, die den wissenschaftlichen Anforderungen am besten befriedigen, kann es überhaupt nur zwei geben: der eine

15 Grad westlich von Greenwich durch den atlantischen Ozean, der zweite, noch bessere, 180 Grad westlich und östlich von Greenwich; er durchschneidet den Stillen Ozean und nur die Grenze des Tschuktschen-Landes. Auf diese Weise hätten endlich die Tages- und Längenbestimmungen einen gemeinsamen Ausgangspunkt auf der Erde. Westlich von dieser Linie würde man z. B. den 25. und östlich den 26. Februar zu rechnen haben. Außerdem würde der englische Nautikal-Almanach und sonstige auf den Meridian von Greenwich berechneten Ephemeriden diesem Meridian anpassend sein, indem man nur überall statt Noon Midnight zu lesen hätte.

So werden denn nach und nach immer mehr nautische Anstalten ins Leben gerufen, welche die Verminderung der Gefahren zur See und die Verbreitung der Kultur und die Vereinigung mit den entferntesten Nationen zeitigen helfen, indem sie beitragen zu der immer weiteren und höheren Ausbildung des Seemannes.

Sechzehntes Kapitel.

„Schiffsflagge" als ein Bestandtheil der Staatskunde.

Hierunter verstehen wir diejenige große, länglich viereckige Fahne, welche zur Beurkundung der Nationalität des Schiffes dient und von den Schiffen am Heck oder am hintersten Maste, und zwar in der Regel an der Gaffel dieses Mastes, in Ermangelung eines solchen aber am Topp dieses hintersten Mastes geführt wird.

Vor dem Ende des sechzehnten Jahrhunderts kann wohl von einer eigentlichen Flagge wie die obenbezeichnete keine Rede sein, weil die eigentlichen Schiffsflaggen überhaupt erst um jene Zeit allgemein in Gebrauch kamen. Jedoch hatten die Schiffe schon sehr frühe farbige Fahnen, Flügel genannt, aus einem Streifen farbigen Flaggentuchs bestehend, wovon das eine Ende mit einer eisernen Einfassung versehen und um eine Pinne sich drehte, auf dem Topp der Masten wehen, welche aller Wahrscheinlichkeit nach zur Bezeichnung des heimathlichen Hafens dienten.

Das alte Hamburger Schiffsrecht vom Jahre 1276 verordnet nur, daß jeder Hamburger Bürger auf seinem Schiffe einen rothen Flügel führen müsse. Das alte Lübecker Schiffsrecht vom Jahre 1299 schreibt den Lübecker Schiffen den lübschen Flügel vor; nach dem Bremer Schiffsrecht vom

Jahre 1303 sollen die Bremer Bürger auf ihren Schiffen einen rothen Flügel führen. Und selbst noch das Hamburger Schiffsrecht in dem Stadtrecht vom Jahre 1603, Tit. XIV., Art. 1 verordnet den Hamburger Schiffen den rothen Flügel, ohne daß hierbei einer eigentlichen Schiffs- oder Nationalflagge überhaupt irgendwo erwähnt wird.

Wenn wir die alten Urkunden zur Hand nehmen, sowie die verschiedenen alten Schiffsabbildungen betrachten, so nehmen wir nicht ohne Ueberraschung wahr, wie neu jenes Symbol ist, das wir jetzt mit dem Namen „Schiffsflagge" bezeichnen und das die Nationalität des Schiffes beurkundet. — Der Ursprung der Schiffsflaggen überhaupt scheint in die Zeit des Anfangs des sechzehnten Jahrhunderts zu fallen, wo dieselben zuerst in Gebrauch kamen und wahrscheinlich aus den Bannern, den Kriegsfahnen der Fürsten, entstanden,[1] welche auf Kriegsfahrzeugen aufgepflanzt wurden. Die ältesten Abbildungen von einer wirklichen Schiffsflagge finden sich wohl in Aurigarius' „Speculum nauticum super navigatione etc. 1586" und in J. Furttenbachs „Architecture navalis" vom Jahre 1626.

Daß die Schiffsflagge die Nationalität des Schiffes, dessen Staatsangehörigkeit, anzeige, ist erst in neuerer Zeit gültig geworden; bis zur Mitte des achtzehnten Jahrhunderts zeigte die Flagge nur die heimathliche Hafenstadt an; so viel Seestädte

---

[1] In den Kreuzzügen nach dem heiligen Lande gegen die türkischen Seldschucken war das Kreuz in den verschiedenen Farben und Darstellungen das Symbol in den Bannern der Kreuzfahrer. Die Franzosen hatten ein weißes, die Italiener ein blaues, die Spanier ein rothes, die Niederländer ein grünes, die Engländer das St. Georg-Kreuz, die Schottländer das St. Andrew-Kreuz, die Irländer das St. Patrick-Kreuz u. s. w. Der doppelte Adler entstammt der Oberherrschaft des römischen Reichs und ist durch die Verheirathung Iwan I. mit einer griechischen Prinzessin auch ins russische Reich gekommen.

ein Land hatte, so viel verschiedene Flaggen, und oft führten diejenigen Schiffe einer Hafenstadt, die nur auf einer bestimmten Linie fuhren, wieder besondere Flaggen.

Besonders merkwürdig erscheint es, dass der einst so seemächtige Hansabund, dessen Seehandelsschiffe nach allen damals bekannten Erdtheilen gingen, eine gemeinsame (Hansa-) Flagge nicht hatte; und ebensowenig besaßen die Hansastädte andere gemeinschaftliche Zeichen.[1] Als die drei Hansastädte Lübeck, Hamburg und Bremen 1813 ein Truppencorps zur Theilnahme am Befreiungskriege der französischen Herrschaft errichteten, welches die hanseatische Legion genannt wurde, schuf man folgendes hanseatisches Wappen: Auf den goldgesäumten Lübecker Schild wurde eine rothe Hamburger Burg (drei Thürme) gestellt und über beide der silberne Bremer Schlüssel gelegt; dieses Wappen wurde auf den Fahnen und Siegeln der hanseatischen Legion und der hanseatischen Bürgergarde angebracht und ist lediglich als Wappen dieser militärischen Körperschaften anzusehen. Auch die 1815 gestiftete Denkmünze für den Feldzug hat nicht dieses Wappen, sondern die Wappenschilder der drei Hansastädte nebeneinander an eine Eiche gelehnt. Ferner das sogenannte hanseatische „rothe Kreuz im weißen Felde" entstand erst als gemeinschaltliches Zeichen der drei Hansastädte Lübeck, Hamburg und Bremen, in den Fahnen und Standarten der hanseatischen Legion, als sie 1813 gemeinschaftlich das französische Joch abwarfen, und hat eine Anerkennung in der derselben bewilligten Feldzugsmedaille von 1815 erhalten.

[1] Es war eine alte hansische Sitte, gemeinsame Schreiben aus der Schreiberei und unter dem Siegel der Stadt zu senden, in der man versammelt war. Ein allgemein hansisches Siegel (des Reiches Doppeladler mit der Umschrift: Signum civitatum maritimarum) ist zuerst für die schonenschen Pfundzollquittungen hergestellt worden und stets nur auf den Kontoren, also dem Ausland gegenüber, gebraucht worden (Schäfer, Die Hansastädte und König Waldemar S. 571).

Die Hamburger Flagge ist wohl zuerst beschrieben in C. Fourniers „Hydrographie" vom Jahre 1643, wo sie roth mit drei weißen Thürmen angegeben wird. Und die erste Vorschrift über die Hamburger Flagge ist vom Senate am 28. Mai 1751 erlassen worden; jedoch finden wir schon in der Pilotage-Verordnung vom Jahre 1719 die Admiralitätsflagge — drei weiße Thürme im rothen Felde mit dem hinter dem Wappenschilde liegenden schwarzen Anker mit gelbem Ankerstock — erwähnt. Ob die drei Thürme im Hamburger Wappenbilde als ein Symbol der beiden Burgen, welche Karl der Große im Jahre 808 gegen die heidnischen Völker aufführen ließ, zu betrachten sind, läßt sich ebenso wenig nachweisen, als durch welche Veranlassung der Schlüssel Petri in das Wappen der Bremischen Kirche und darauf in dasjenige der Stadt, und wie der alte deutsche Reichsadler in das Lübeckische Wappen gekommen ist. — Das Wappen der Stadt Bremen ist: im rothen Felde ein silberner schräg nach rechts geneigter Schlüssel mit aufwärts gekehrter und links gerichteter Schließplatte oder Bart. Die Flagge: roth und weiß fünfmal horizontal gestreift hinten am Flaggenbrohk zwei Reihen ebenso geschachteter Vierecke.

Die preußische Kriegsflagge ist weiß mit dem einköpfigen schwarzen Wappenadler mit Insignien; die Handelsflagge weiß, oben und unten mit schmalen schwarzen Randstreifen; in der Mitte derselbe schwarze Adler. Wann oder wo diese Flaggen zuerst eingeführt und vorgeschrieben sind, ist schwer zu beurtheilen. Grote[1] schreibt: Als Brandenburg 1466 ein Symbol seiner Erbrechte auf Pommern in sein Wappen aufnehmen wollte, wählte es dazu den rothen Greif in Silber"; bei Voigt[2] lesen wir: „Als Hochmeister

[1] H. Grote, Geschichte des königlich preußischen Wappens (1861).
[2] J. Voigt, Geschichte Preußens rc. (1827).

Albrecht von Brandenburg 1525 das Land als erblicher Herzog vom König von Polen zum Lehn nahm, übergab ihm dieser be dem feierlichen Belehnungsaktus eine Fahne und zwar ein Panier von weißem Damast, auf welchem ein schwarzer Adler mit goldenen Klauen, eine goldene Krone um den Hals, goldene Streifen in den Flügeln und auf der Brust den silbernen Buchstaben S, zur Erinnerung an den ersten Lehnsherrn Sigismund."

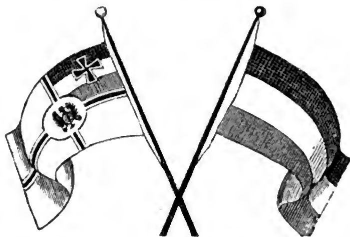
Die kurfürstliche Brandenburger Flotte führte (1676 bis 1707) eine weiße Flagge mit dem einköpfigen rothen Wappenadler.

Nach dem Freiheitskriege von 1813—14 entstanden an den Universitäten unter den Studirenden mehrere patriotische Vereine, welche sich in Jena am 12. Juni 1815 zu einer Burschenschaft vereinigten, woraus später eine „Allgemeine deutsche Burschenschaft" aller Universitäten entstand, um die längst gehegte Idee der Einheit der deutschen Nation zu verwirklichen, und die schwarz-roth-goldene Farbe wurde als die Farbe der Burschenschaft von den Jenaer Studenten angenommen. Die Frauen Jenas ließen durch Fräulein Amalie Nitzschke eine Fahne verfertigen, welche der „Allgemeinen deutschen Burschenschaft" beim Friedensfeste am 16. Januar 1816 zu Jena überreicht wurde. Die Fahne wurde bei der am 18. Oktober 1817 stattgehabten Wartburgfeier von der Burschenschaft getragen und als Sympol der Einheit der Nation betrachtet. Da die Wartburgfeier eine revolutionäre Richtung annahm, so begannen die Untersuchungen des Bundes über die demagogischen Umtriebe; die schwarz-roth-goldene Fahne verschwand und das Tragen von Bändern, Kokarden rc. dieser Farbe wurde verboten.

Als im Jahre 1848 von Frankfurt aus, als Zeichen einer Einigung Deutschlands, die schwarz-roth-goldene Farbe als Nationalfarbe über ganz Deutschland sich verbreitete,

wurde in der 16. Sitzung der hohen deutschen Bundesversammlung am 9. März 1848 der Beschluß gefaßt, den alten deutschen Reichsadler mit der Umschrift: „Deutscher Bund“ und die Farben „Schwarz-Roth-Gold“ zu Wappen und Farben des deutschen Bundes anzunehmen,[1] und bald darauf schwamm eine kleine Reichsflotte mit in schwarz-roth-gelbe Streifen eingetheilter Flagge auf dem Meere (siehe Seite 149).

Bei der im Jahre 1867 stattgehabten Konstituirung des Norddeutschen Bundes verschwanden die schwarz-roth-



Kriegsflagge. — Handelsflagge.

goldenen Farben des alten deutschen Bundes, und, um die Bezeichnung auf Norddeutschland anzudeuten, wurde die schwarz-weiß-rothe Farbe als Nationalfarbe angenommen; schwarz wegen Preußen, roth aus Rücksicht für die Hansastädte deren Farben weiß-roth sind. Die Handelsflagge wurde aus drei gleich breiten horizontalen schwarz-weiß-rothen Streifen zusammengesetzt, und am 25. Oktober 1867 wurde das Gesetz, betreffend die Verpflichtung, daß die deutschen

[1] Reichs-Gesetz-Blatt 5. Stück vom 13. November 1848, Art. 3: „Die deutsche Handelsflagge soll aus drei gleich breiten, horizontalen, schwarz-roth-gelben Streifen bestehen ꝛc.“

Kauffahrteischiffe diese Flagge als Nationalflagge ausschließlich zu führen haben, erlassen. — In der Flagge der Kriegsmarine ist der Grund weiß, die kreuzweise durchgehenden Streifen schwarz und weiß. Der preußische heraldische Adler schwarz mit goldenen Fängen. Schnabel, Zepter, Krone, Namenszug und die nach aufwärts gehenden Linien im Flügel ebenfalls golden. Reichsapfel blau mit goldenem Ring und Kreuz. In der Ecke die drei Streifen: schwarz-weiß-roth; darin das weiß umränderte schwarze Landwehrkreuz.

Nach der Konstituirung des Deutschen Reichs 1871 ist die schwarz-weiß-rothe Flagge in der deutschen Reichsverfassung Artikel 55 als einheitliche nationale Reichsflagge angenommen. Die Kauffahrteischiffe aller Bundesstaaten haben als Nationalflagge ausschließlich die Reichsflagge zu führen.[1] Die Schranken, welche bisher die einzelnen deutschen Seestaaten voneinander trennten, sind jetzt gefallen, und an Stelle der verschiedenartigen Landesfarben trägt jetzt die deutsche Kauffahrteiflotte die Reichsflagge durch alle Meere, ein Symbol der wiedererrungenen Einheit ihres großen Vaterlandes.

---

[1] Zur Führung der Reichsflagge sind die Kauffahrteischiffe nur dann befugt, wenn sie sich in dem ausschließlichen Eigenthum solcher Personen befinden, welchen das Reichsindigenat zusteht. Das Reichsindigenat ist bedingt durch die Angehörigkeit zu einem deutschen Bundesstaate. Ob solche Personen ihren Wohnsitz im Inlande haben oder nicht, kommt für die Frage der Staatsangehörigkeit nicht in Betracht. — Von anderen Bedingungen ist das Recht, die Reichsflagge zu führen, nicht abhängig; insbesondere ist der Ort der Erbauung des Schiffes, die Staatsangehörigkeit des Schiffers, der Schiffsoffiziere und der Schiffsmannschaft ohne Belang; nur muß selbstverständlich ein Ausländer, wenn er als Schiffer, Steuermann oder Maschinist eines deutschen Kauffahrteischiffes zugelassen werden will, den Vorschriften der Reichsgesetzgebung über die Befugniß zur Ausübung des Gewerbes als Schiffer, Steuermann oder Maschinist zuvor genügt haben.

Nationalflagge Großbritanniens und Irlands.

In der jetzigen Nationalflagge Großbritanniens und Irlands ist der Grund roth und in der obersten Ecke der Flagge ist ein blaues quadratisches Feld, worin die drei Kreuze: „St. Georg", „St. Andrew" und „St. Patrick" vereinigt dargestellt, die Vereinigung von England und Schottland oder das „vereinigte Königreich Großbritannien und Irland" symbolisch bezeichnen. — St. Georg war der Schutzpatron von England, St. Andrew der von Schottland und St. Patrick der von Irland. — Diese so zusammen vereinigten drei Kreuze, welche die Nationalflagge von Großbritannien und Irland bilden, bezeichnet man gewöhnlich mit dem Namen „Union Jack", weil früher die englischen Soldaten ein ähnliches Zeichen auf ihren kurzen Waffenröcken (Jaquets = Jack) trugen.

In den Kreuzzügen nach dem heiligen Lande im Jahre 1189 führten die Engländer das Banner „St. Georg", ein rothes Kreuz im weißen Felde, die Schottländer das Banner „St. Andrew", ein weißes Kreuz im blauen Felde und die Irländer das Banner „St. Patrick", ein schräges weißes Kreuz im rothen Felde.

Als Jakob VI., König von Schottland, nach dem Tode der Königin Elisabeth 1603 durch verwandtschaftliche Antwartschaft, zugleich den englischen Thron, als „König Jakob I. von England" bestieg,[1] wurde am 12. August 1606 verordnet, daß alle Unterthanen der Insel des Königreichs von Großbritannien (Great Britain) auf ihren Schiffen das rothe Kreuz, gewöhnlich St. Georg-Kreuz, und das weiße Kreuz, ge-

[1] Jakob I. war der erste Monarch aus dem Hause Stuart; er war der Sohn von Henry Stuart Lord Darnley und der Königin Maria von Schottland, der einzigen Tochter des König Jakob V.; dieser Letztere war der Sohn von König Jakob IV. und der Königin Margaret, älteste Tochter von Heinrich VII., König von England.

wöhnlich das St. Andrew-Kreuz genannt, in der vereinigten Zusammenstellung gemäß der vorgeschriebenen heraldischen Form als Flagge des Königs und der Nation am Topp des Großmastes zu führen hätten. Außerdem sollten zur Unterscheidung von Süd- und Nord-Großbritannien die Schiffe des ersteren das rothe Kreuz, und die des letzeren das weiße Kreuz in einer Flagge vom Topp des vordersten Mastes führen.

Als unter der Regierung der Königin Anna im Jahre 1707 die beiden Königreiche England und Schottland unter dem Namen „die vereinigten Königreiche von Großbritannien“ vereinigt wurden, wurde unterm 28. Juli eine Proklamation erlassen, daß hinfüro das rothe St. Georg-Kreuz und das weiße St. Andrew-Kreuz in einer vereinigten Zusammenstellung im blauen Felde in den Flaggen, Bannern und Standarten aller Unterthanen Großbritanniens, sowohl zur See als am Lande, als nationales Kennzeichen Großbritanniens unter dem Namen „Union flag“ geführt werden solle.

Eine weitere Veränderung der englischen, resp. großbritannischen Nationalflagge, fand erst statt bei der gänzlichen Vereinigung mit Irland am 1. Januar 1801 und der erfolgten Instruktion: „das Banner von St. Patrick, ein schräges weißes Kreuz, mit den Kreuzen von St. Georg und von St. Andrew zu verbinden und in ein blaues Quadrat, in der obersten Ecke der rothen Flagge, nächst der Flaggen-Brohk, einzufügen.“ Aus dieser Vereinigung ist die gegenwärtige, obenbezeichnete Nationalflagge Großbritanniens und Irlands hervorgegangen und die englische Rose mit der schottischen Distel und dem irischen Kleeblatt im Wappenbilde verbunden worden.

Diejenigen Dampf- und Segel-Yachten (Yots), deren Besitzer Engländer und Mitglieder der Royal Yacht Clubs sind, führen nicht die englische National-Handelsflagge, sondern die

britische Admiralität verleiht den Royal Yacht Clubs die Vollmacht, die englische Kriegsflagge zu führen; diese ist weiß, durch ein senkrecht stehendes rothes Kreuz getheilt. Das am Flaggstock liegende obere Feld wird von dem Union Jack ausgefüllt. Derselbe besteht aus einem blauen Felde, welches von einem rothen und weiß geränderten senkrechten und dem schrägliegenden Andrewskreuz in acht Theile getheilt wird. Alle Klubs, denen das Prädikat „Royal" zukommt, führen in ihren Wimpeln die königliche Krone. Dieselbe befreit zugleich die Yachten von der Zahlung von Tonnengeldern in britischen und auswärtigen Häfen und ermächtigt sie, Anlegestellen von Kriegsschiffen zu benutzen. Die vornehmsten Yacht-Clubs sind: der Royal Cork Club seit 1720, der Royal Yacht Squadron seit 1812 und der Royal Thames Club seit 1823 gegründet. Kommodore der Klubs ist Seine königliche Hoheit der Prinz von Wales. — Die anderen Klubs, es giebt deren noch gegen 60, führen die sogenannte blaue englische Reserveflagge, unter der Ihrer Majestät Transportschiffe segeln.

Nationalflagge der vereinigten Staaten von Nordamerika.

Zufolge Resolution des Kongresses vom 14. Juni 1777 besteht die Nationalflagge der United States aus 13 gleich breiten horizontalen roth und weiß eingetheilten Streifen; in der obersten Ecke der Flagge befindet sich ein blaues quadratisches Feld, mit so vielen weißen Sternen. als die Union Staaten bildet. So oft ein neuer Staat mehr in die Union aufgenommen wird, wird auch ein Stern mehr in dem blauen Quadrat der Flagge hinzugefügt.

Nationalflagge Dänemarks.

Der Adler war bei den Römern dem Jupiter geweiht gewesen; bei den Normännern war der Rabe Odins

(oder der Vater aller Dinge) ein heiliger Vogel. Die Raben Hugin und Munin saßen auf seinen Schultern und flogen nur weg, um ihm von dem, was auf der Welt vorgegangen war, Nachricht zu bringen. Die alten Normänner setzten demzufolge ein ganz besonderes Zutrauen in die Vorbedeutung des Vogels des Odins. — Wie der Adler des Jupiter das Kriegszeichen der Römer gewesen war, so war Odins Rabe das Hauptkennzeichen der Dänen in den heidnischen Zeitaltern. Der alte Chronikschreiber Emmas Encomiast erzählt: in Friedenszeiten sei in der Fahne oder dem Kennzeichen der Dänen kein Bild gewesen; zur Zeit des Krieges aber wehte ein Rabe darin. Bei den dänischen Eroberungen namentlich auf den britischen Inseln finden wir dieses Rabenkennzeichen der Dänen ausdrücklich erwähnt, und merkwürdig genug, in so verschiedenen Zeiten und unter so verschiedenen eigenthümlichen Umständen, daß wir mit gutem Grunde annehmen können, der Rabe sei wirklich die gemeinschaftliche Schlacht- und Eroberungsfahne der Dänen und Norweger gewesen.

Im neunten, zehnten und elften Jahrhundert wehte der Rabe, der Danebrog des Heidenthums, siegreich in den westlichen Ländern. Er war mit Kanut dem Großen bei Asshindon und mit dem Normannen Wilhelm bei Hastings, und so war er bei zwei Eroberungen von England gegenwärtig. — Der Rabe, das Sinnbild des Heidenthums, verblich nach und nach, als veraltet und bedeutungslos, und machte endlich dem Sinnbilde des Christenthums, dem heiligen Kreuze, ganz Platz. Eine alte Sage oder Legende erzählt, daß während eines der Kreuzzüge des Königs Waldemar des Siegreichen in Lievland, im Jahre 1219, der Danebrog vom Himmel unter das dänische Heer fiel.

Anderweitig wird jedoch angenommen, daß der Einfluß des Johanniterordens zur Zeit des dänischen Königs Waldemar II. im Norden groß gewesen ist, daß dieser König

u. a. zur Ehre von Maria Magdalena, der Schutzpatronin der Johanniter, das Kloster Dueholm in Jütland errichtet, und daß das weiße Kreuz der Johanniter, der einzigen Ritter des Mittelalters, welche ein Kreuz dieser Farbe führten, im Lager des Bischofs von Esthland, Theodorich, in der Schlacht bei Lindanisse in der Gegend von Reval am 15. Juni 1219 auf rothem Grunde wehte, als Dänen und Deutsche im Verein die heidnischen Esthen besiegten. Die siegbringende Johanniterfahne, ein weißes Kreuz im rothen Felde, ist seitdem die Nationalfahne, das Danebrog, der Dänen geblieben und verdrängte das eigentliche Königsbanner.

So viel ist jedoch gewiß, daß erst nach den Kreuzzügen der Danebrog als die fest eingeführte Nationalfahne der Dänen erscheint; und er hat beständig seit dieser Zeit, länger als sechs Jahrhunderte, fortwährend unverändert auf den dänischen Schiffsflotten und in den dänischen Heeren geweht. Merkwürdig ist es, daß er als Flagge der Kriegsflotte und aller befestigten Orte und als königliche Flagge eingeschlitzt, gespaltet ist, und es kann wohl kaum bezweifelt werden, daß diese Form ihren Ursprung in den Fransen und Zungen oder Spitzen gehabt haben muß, mit denen die alten dänischen und nordischen Flaggen im zehnten und elften Jahrhundert verziert waren. Das skandinavische Volk ist das einzige, welches seit dem fernen Alterthume diese eingeschnittene Flagge als königliche Flagge ununterbrochen gehabt hat, und es ist möglich, daß Schweden sowohl als auch Norwegen die ihre, die im Vergleich späten Ursprungs ist, durch Nachahmung des alten Danebrog erhalten haben.

Um dieselbe Zeit fingen die verschiedenen Königreiche an, ein bestimmtes Reichswappen anzunehmen; so nahm Dänemark das noch jetzt gebräuchliche: drei blaue Leoparden oder Löwen auf einem goldenen Schilde, das mit rothen Herzen bestreut ist, mit einigen Abänderungen an, welches ur-

sprünglich das Familienwappen des königlichen Hauses war. In Bezug dieses Gegenstandes ist es sehr merkwürdig, daß drei Leoparden auch von den normannischen Herzögen geführt wurden, die norwegischer Abkunft waren und die nach der Eroberung die Leoparden oder Löwen in das Wappen von England einführten.

Norwegen, bis 1814 mit Dänemark vereinigt, seitdem ein freier unabhängiger, mit Schweden unter einem und demselben König vereinigter Staat, hat nach § 111 der norwegischen Verfassung, das Recht, eine eigene Handelsflagge zu führen. Seine Kriegsflagge ist eine Unionsflagge.

Das „Flaggen“. Bei der Auswahl der aufzuhängenden Flaggen bei Feierlichkeiten ist bei der Flaggenstellung überhaupt große Sorgfalt erforderlich. Die Flaggen der verschiedenen Nationen kommen an entsprechende Plätze; die verwandtschaftlichen Verhältnisse des regierenden Hauses und die freundschaftlichen oder feindschaftlichen Verhältnisse des Staates bestimmen den Flaggen jeder Nation ihre Stelle. Je ungünstiger die Verhältnisse sind, worin man mit einem auswärtigen Staate steht, desto tiefer oder weiter von der Landesflagge entfernt, wird die Flagge derselben angebracht. Zwei Flaggen, deren Nationen in ungünstigem Verhältnisse zu einander stehen, darf man bei Feierlichkeiten nicht nebeneinander aufhissen.

Was das Halbstock- oder Trauerflaggen anbetrifft, so gilt folgende Regel: Am Beerdigungstage wird, vom Sonnenaufgang an, die Flagge halbstock, d. h. zur halben Höhe der Flaggenstange oder Stenge, sobald die Leiche der Erde übergeben oder ins Wasser gesenkt ist, wird die Flagge voll gehißt, d. h. hoch gezogen, und bleibt bis Sonnenuntergang stehen.

Flaggen dürfen überhaupt nicht nach Sonnenuntergang stehen bleiben; eine Flagge, die nach Sonnenuntergang stehen bleibt, gilt als eine Verhöhnung der Feierlichkeit. — Weht eine Flagge im Schau, d. h. ist sie ihrer Tiefe nach zusammengebunden gehißt, so bedeutet dies, daß sich das betreffende Schiff in Noth befindet und dringender Hülfe bedarf.

Wilhm. Richers

Hamburg, Stubbenhuk 37.

Zollverein und Freihafengebiet.

Engros-Lager von Schiffs-Proviant und -Materialien.

Import von amerikanischem gesalzenen Beef und Pork.

Australisches präservirtes Roast- u. Boiled-Beef u. Mutton.

Deutsche, englische und französische Conserves.

Brook No. 8. Freihafengebiet: **Block E.**

Lager von Vivian & Sons, London und Swansea,

Patent-Yellow-Metal

in Platten. Kielplatten und Nägel zu Schiffs-Beschlägen.

Yellow-Metal-Stangen

zum Schiffsbau in allen Dimensionen sowie Kupfer in Blöcken und Tafeln.

Messing-Kondensor-Röhren und Platten.

Zink in Blöcken,

☞ **Zinkplatten und Nägel zu Schiffsbeschlägen.** ☜

Steven- und Roll-Blei.

(Plattloth) in allen Stärken und Längen.

Patent-Schiffsfilze

braun und schwarz in Rollen von 200 □ engl.


Grösstes Lager von
Kücheneinrichtungen und Hausstandssachen
Ferd. Wittmaack
St. Pauli.
Langereihe 25.



